*

„Kolejarz“

KALENDARZ KOLEJARSKI

NA ROK

1904.

Wydany staraniem redakcyi „Kolejarza“.

ROK II.

Cena 1 korona.

LWÓW.
Nakładem redakcyi »Kolejarza«.

Drukarnia Udziałowa we Lwowie, Lindego 8.

I

STYCZEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odm. księż.
1	P.	Nowy Rok	19	D. 1903 W.	
2	S.	Makarego p.	20	Ihnatyja	
3	N.	I. po N. R. G. ☺	21	N. pr. Rożd.	☺ Pełnia d. 3 o g. 7 m. 21 rano
4	P.	Tytusa b.	22	Anastazyi	burze z śniegiem
5	W.	Telesfora	23	10 Mucz.	
6	Ś.	Trzech Króll	24	Jewhenyi†	
7	C.	Walentego b.	25	Rożd. Chr.	
8	P.	Seweryna op.	26	Sobor Pr. B.	
9	S.	Marcyanny ☾	27	Stefana M.	
10	N.	1 po 3 Kr. P.	28	N. po Rożd.	☾ Ost. kw. d. 9 o g. 10 m. 43 wiecz.
11	P.	Higiniusza	29	SS. Mładen	deszcz i śnieg
12	W.	Honoraty p.	30	Anysyi M.	
13	Ś.	Hilarego b.	31	Mełanyi	
14	C.	Feliksa z N.	1	Henwar 1904	
15	P.	Maura Op.	2	Sylwestra	
16	S.	Marcelego I. p.	3	Małachyja	
17	N.	2 po 3 Kr. I. J ●	4	N. pr. Bohoj.	● Nów d. 17 o g. 5 m. 20 wieczór
18	P.	Pryski P.	5	Fteopem.	pogodnie i mroźno
19	W.	Ferdynanda	6	Bohoj. Hosp.	
20	S.	Fabiana i Seb.	7	Sob. ś. J.	
21	C.	Agnieszki p.	8	Hryhorya	
22	P.	Wincentego	9	Połyjew.	
23	S.	Zaślub. NMP.	10	Hryhorya	
24	N.	3 po 3 Kr. T.	11	N. 1 po Boh.	☽ Pierw. kw. d. 25 o g. 10 m. 14 wiecz.
25	P.	Naw. ś. P. ☽	12	Tatiany	śnieg i wiatr
26	W.	Polikarpa	13	Ermyła i S.	
27	S.	Jana Chryz.	14	SS. Otec	
28	C.	Karola W.	15	Pawła Ft.	
29	P.	Franciszka S.	16	Petra W.	
30	S	Martyny P.	17	Antonya	
31	N.	Starozap. Piot.	18	2 O M. I F.	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

18. Stycznia 1904 1. Szebat 5664.

Turnus w styczniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

LUTY

Św. rzymsko-katol.			greoko-katol.		Odm. księż.
1	P.	Ignacego b. ○	19	Makarya	
2	W.	NMP. Grom.	20	Ewfymija	
3	Ś.	Błażeja B.	21	Maksyma	○
4	C.	Weroniki P.	22	Tymofteja	Pełnia d. 1
5	P.	Agaty P.	23	Kłymenta	o g 6 m. 6
6	S.	Doroty P.	24	Xenyi pr.	wieczór
					pogodnie
7	N.	Mięsopost Rom.	25	N. 3. O obł. s.	i mroźno
8	P.	Jana z M. ☾	26	Ksenofon.	
9	W.	Apolonii P.	27	Joana Ch.	
10	Ś.	Scholastyki	28	Jefrema	☾
11	C.	Lucjusza B.	29	Ihnatia m.	Ost. kw. d.
12	P.	Eulalji	30	Treoh Sw.	8 o g. 11 m.
13	S.	Katarzyny	31	Kyra i J.	29 rano
					pogoda
14	N.	Zapust. Walen.	1	Fewr. Mias.	
15	P.	Faustyana m.	2	Strit. Hosp.	
16	W.	Juliany P. ●	3	Sym. i A.	●
17	Ś.	*Popielec* †	4	Isydora	Nów d. 16 o
18	C.	Flawiana	5	Ahaftyi m.	g. 0 m. 38
19	P.	Konrada	6	Wukoły p.	wieczór
20	S.	Nicefora M.	7	Partaften.	deszcz
					i śnieg
21	N.	I. P. Wstęp. El.	8	N. Syrop.	
22	P.	Piotra k.	9	Nykyfora	
23	W.	Romany P.	10	Charłamp.	☽
24	Ś.	*Such*. Dz. ☽	11	Własya M.	Pierw. kw.
25	C.	Macieja Ap.	12	Mełetya	d. 24 o g. 0
26	P.	Anastazyi p.	13	Martyn.	m. 42 wiecz.
27	S.	Aleksandra	14	Awxentyja	śnieg
28	N.	2. P. Sucha L.	15	N. I. Postu.	
29	P.	Romana Op.	16	Pamfyłyja	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

17. Lutego 1. Adar
29. „ 13. „ Post Estery

Turnus w lutym

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29			

MARZEC

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odm. księż.
1	W.	Albina b.	17	Fteodora	
2	Ś.	Symplicyusz ○	18	Lwa p.	○
3	C.	Kunegundy	19	Archypa	Pełnia d. 2
4	P.	Kaźm. †	20	Łeona Jep.	o g. 4 m. 22
5	S.	Fryderyka	21	Tymofteja	rano
6	N.	**3 Głucha Kol.**	22	**N. 2 Post.**	burze z śnieżycą
7	P.	Tomasza †	23	Połykarpa	
8	W.	Jana Bożego	24	Obr. hł. ś.	☾
9	Ś.	Franciszki ☾	25	Tarasia A.	Ost. kw. d.
10	C.	40 Męczen.	26	Porfyria	9 o g. 2 m.
11	P.	Konstantyna	27	Prokopia	34 rano
12	S.	Grzegorza	28	Wasyłyja	pogodnie i zimno
13	N.	**4 Środop. R.**	29	**N. 3 Post.**	
14	P.	Matyldy P.	1	**Marta. Ew.**	●
15	W.	Longina	2	Fteodota	Nów dn. 17.
16	Ś.	Lubina M.	3	Ewtropia	o g. 7 m. 12
17	C.	Gertrudy P. ○	4	Harasyma	rano
18	P.	Edwarda	5	Konona	burze
19	S.	Józefa Obl.	6	42 Mucz.	z deszczem
20	N.	**5 P. Czarna E.**	7	**N. 4 Post.**	☽
21	P.	Benedykt.	8	Fteofyłak.	Pierw. kw.
22	W.	Oktawiana	9	SS. 40 M.	d. 24 o g. 11
23	Ś.	Wiktora M.	10	Kondrata	m. 10 wiecz.
24	C.	Gabryela ☽	11	Sofronya	pogodnie
25	P.	**Zwiast. NPM.**	12	Fteofana	
26	S.	Emanuela	13	Nykyfora	○
27	N.	**6 P. Palmowa R**	14	**N. 5 Post.**	Pełnia d. 31
28	P.	Sykstusa	15	Ahapia m.	o g. 2 m. 18
29	W.	Cyryla	16	Sawyna	wieczór
30	Ś.	Kwiryna M.	17	Ałeksa P.	pogodnie
31	C.	*Wiecz. Pań.* ○	18	Kyryła A.	i łagodnie

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

1. Marca 14. Adar. Purim, czyli Haman
2. „ 15. „ Szusan Purim
17. „ 1. Nisan
31. „ 15. „ **Początek Wielkanocy**

Turnus w marcu:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

KWIECIEŃ

Św. rzymsko-katol.			greoko-katol.		Odm. księż.
1	P.	Wielk. Piątek	19	Chrysanf.	
2	S.	Wielk. Sobota	20	Prep. O.	
3	N.	**Wielkanoc**	21	**N. 6 Post.**	☾ Ost. kw. d. 7. o g. 7. m. 27 wieczór posępno i dżdżysto
4	P.	**Pon. Wielkan.**	22	Wasyłya	
5	W.	Wincentego	23	Nykona pr.	
6	Ś.	Celestyna	24	Zacharyi	
7	C.	Hermana W. ☾	25	**Błah. Bohor.**	
8	P.	Dyonizego	26	**Piatok wel.**	
9	S.	Maryi Egipsk.	27	Subota w.	
10	N.	**1 po W. Biała**	28	**Woskr. H.**	● Nów d. 15 o g. 11 m. 26 wieczór pogodnie
11	P.	Leona Wielk.	29	**Pon. Woskr.**	
12	W.	Juliusza	30	**Wtor. Wosk.**	
13	Ś.	Justyna m.	31	Ipatya	
14	C.	Waleryana	1	**Apryl.** Mar.	
15	P.	Kasyldy i L. ●	2	Tyta	
16	S.	Lamberta	3	Nykity Ft.	
17	N.	**2 po Wielk.** R.	4	**N. 1 Antyp.**	☽ Pierw. kw. d. 23 o g. 6 m. 28 rano deszcz i wiatr
18	P.	Apoloniusza	5	Fteodula	
19	W.	Emmy w. i J.	6	Ewtychia	
20	Ś.	Agnieszki	7	Hreborya	
21	C.	Anzelma B.	8	Irydiona	
22	P.	Sot. i Kaja	9	Jewpsych.	
23	S.	Wojciecha ☽	10	Terentya	
24	N.	**3 po W. J.**	11	**2 Myr.** Ant.	☺ Pełnia d. 30 o g. 0 m. 9 rano pogodnie
25	P.	Marka Ew.	12	Wasyłyja	
26	W.	Kleta i Marc.	13	Artemona	
27	Ś.	Peregryna w.	14	Martyna	
28	C.	Witalisa	15	Arystar.	
29	P.	Piotra M.	16	Ahapii	
30	S.	Katarzyny ☺	17	Symeona	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

1. Kwietnia 16. Nisan **Drugie święto Wielkanocy**
6. „ 21. „ **Siódme** „ „
7. „ 22. „ **Koniec Wielkanocy**
16. „ 1. Ijar.

Turnus w kwietniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

MAJ

Św. rzymsko-katol.			greoko-katol.		Odm. księż.
1	N.	4 po Wielk. F. J.	18	Rozsłab. J.	
2	P.	Zygmunta	19	Joanna W.	
3	W.	*Zn. ś. Krzyż.*	20	Fteodora	☾
4	Ś.	Floryana	21	Januaria	Ost. kw. d.
5	C.	Piusa V. Pap.	22	Fteodora	7 o g. 1 m.
6	P.	Jana w Oleju	23	Heorhya	24 wieczór
7	S.	Domiceli P. ☾	24	Sawwy M.	posępno
8	N.	5 po Wielk. St.	25	Samar. M.	i dżdżysto
9	P.	Grzeg. } *Dni krzyż.*	26	Wasyłyja	
10	W.	Izydora	27	Symeona	●
11	Ś.	Beatryk.	28	Jasona A.	
12	C.	Wniebowstąp.	29	Dewiat m.	Nów d. 15
13	P.	Serwacego	30	Jakowa A.	o g. 0 m. 32
14	S.	Bonifacego	1	Maja. Jerm	wieczór
15	N.	6 po Wiel. Z. ●	2	Ślipor. Af.	deszcz
16	P.	Jana Nepom.	3	Tymofteja	
17	W.	Pa chalisa	4	PełahyiM.	☽
18	Ś.	Feliksa i E.	5	Iryny M.	Pierw. kw.
19	C.	Piotra	6	Wozn. Hosp.	d. 22 o g.
20	P.	Bernarda	7	Zn. cz. k.	11 m. 52 r.
21	S.	Heleny kr.	8	Joana Bob	powietrze
22	N.	D. Zielone Ś. ☽	9	ŚŚ. Otc. Is.	zmienne
23	P.	Pon. Ziel. św.	10	Symeona	
24	W.	Joanny	11	Mokya m	
25	Ś.	Urbana *Such.*	12	Jepyfanya	☺
26	C.	Filipa Ner.	13	Hłyheryi	Pełnia d. 29
27	P.	Jana Pap.	14	Izyd. Muc.	o g. 10 m.
28	S.	Wilhelma	15	Sub. zad.	28 rano
29	N.	I. po ś. św. Tr. ☺	16	Sosz. ś. D.	chłodno
30	P.	Feliksa P. †	17	Pon. S. ś. D.	i dżdżysto
31	W.	Petroneli	18	Fteodota	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

3. Maja 18. Ijar. Szkolne święto (Lang-Beomer)
15. „ 1. Siwan
20. „ 6. „ Zielone święta
21. „ 7. „ Drugi dzień Zielonych świąt

Turnus w maju

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

CZERWIEC

Św. rzymsko-katol.			greoko-katol.		Odm. księż.
1	Ś.	Nikodema	19	Patrykia	☾ Ost. kw. d. 6 o g. 7 m. 26 rano deszcz i wiatr
2	C.	**Boże Ciało**	20	Ftałateja	
3	P.	Klotylda †	21	Konstant	
4	S.	Kwiryna M.	22	Wasyłyja	
5	N.	**2 po Św.** Bon.	23	**I po S.W.SS.**	
6	P.	Norberta † ☾	24	Symeona	
7	W.	Roberta b.	25	Obr. hł. J.	
8	Ś.	Medarda B.	26	Karpa ap.	
9	C.	Prym. i Felic.	27	Fterapon.	● Nów dn. 13 o g. 10 m. 44 wieczór pogodnie
10	P.	*Najsł. Serca J.*	28	Nykyty	
11	S.	Barnaby	29	Fteodozyi	
12	N.	**3 po Św.** Onuf.	30	**2 Tił. C.** Kr.	
13	P.	Antoniego ●	31	Jeremija	
14	W.	Bazylego	1	**Junyl. Just.**	
15	Ś.	Wita i Mod.	2	Nykyfora	
16	C.	Franciszka	3	Łukyłyana	☽ Pierw. kw. d. 20 o g. 4 m. 44 w. powietrze zmienne
17	P.	Adolfa B.	4	Mytrofana	
18	S.	Mark. i M.	5	Dorofteja	
19	N.	**4 po Św.** Gerw.	6	**3 po S.** W.	
20	P.	Sylwiusza ☽	7	Fteodota	
21	W.	Alojzego G.	8	Fteodora	
22	Ś.	Paulina B.	9	Kyryła ar.	
23	C.	Zenona B.	10	Tymoftea	Pełnia d. 27 o g. 9 m. 57 wieczór pogodnie i ciepło
24	P.	Jana Chrz.	11	Warftoł.	
25	S.	Prospera	12	Onufr. pr.	
26	N.	**5 po Św.** Jana	13	**4 po Sosz.**	
27	P.	Władysł. †	14	Ełyseja	
28	W.	Leona II. p.	15	Amosa pr.	
29	Ś.	**Piotra i Pawła**	16	Tychona	
30	C.	Wsp. ś. Paw.	17	Manuiła	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

14. Czerwca 1. Tamuz.
30. „ 17. „ Post. Zdobycie świątyni

Turnus w czerwcu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

*

LIPIEC

Św. rzymsko-katol.			greoko-katol.		Odm. księż.
1	P.	Teobalda	18	Łeontya	
2	S.	*Nawiedz. NPM.*	19	Judy Ap.	
3	N.	**6 po Św. Hel.**	20	**5 po S.Mef**	☾ Ost. kw. d. 6 o g. 0 m. 27 rano pogodnie i upały
4	P.	Józefa Kal.	21	Julyana	
5	W.	Filomeny	22	Jewsew.	
6	S.	Izajasza Pr. ☾	23	Abrypiny	
7	C.	Pulcheryi	24	**Rożd. ś. J.**	
8	P.	Elżbiety Kr.	25	Fewronyi	
9	S.	Cyryla B.	26	Dawyda	
10	N.	**7 po Św. Jana**	27	**6 po S. Sam**	● Nów d. 13 o g. 7 m. 0 rano deszcz i wiatr
11	P.	Pelagii P.	28	Kyra i J.	
12	W.	Henryka	29	**Petra i Paw.**	
13	S.	Małgorzaty ●	30	Sob. SS. A.	
14	C.	Bonawentury	1	**Julyj. K i D**	
15	P.	Rozesł. Ap.	2	P. Ryzy B.	
16	S.	*NPM. Szkaplerz.*	3	Jakynfta	
17	N.	**8 po Św. Alek.**	4	**7 po S. An.**	☽ Pierw. kw. d. 19 o g. 10 m. 22 wiecz. pogodnie
18	P.	Szymona z L.	5	Aftanazya	
19	W.	Winc. a P. ☽	6	Syzona W	
20	S.	Czesława i K.	7	Ftomy	
21	C.	Praksedy p.	8	Prokopija	
22	P.	Maryi Magd.	9	Pankratya	
23	S.	Apolinarego	10	SS. 45 M.	
24	N.	**9 po Św. Kun.**	11	**8 po S.Jew**	Pełnia d. 27 o g. 11 m. 15 rano dżdżysto
25	P.	Jakóba Ap.	12	Prokła	
26	W.	Anny	13	Sob. ś. H.	
27	S.	Natalii P.	14	Akyły Ap.	
28	C.	Inocentego	15	Kyraka	
29	P.	Marty panny	16	Aftynoh.	
30	S.	Abdona i Sen.	17	Martyny	
31	N.	**10 po Św. Ign.**	18	**9 po S. Jem**	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

13. Lipca 1. Ab.
21. Lipca 9 Ab. Post. Spalenie świątyni.

Turnus w lipcu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

SIERPIEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odm. księż.
1	P.	Piotra w Ok.	19	Makryny	
2	W.	*NMP. Aniel.*	20	Iłyi pr.	
3	S.	Znal. ś. Szcz.	21	Symeona	☾
4	C.	Dominika ☾	22	Maryi M.	Ost. kw. d.
5	P.	*NPM. Śnieżnej*	23	Trofyma	4 o g. 3 m.
6	S.	*Przem. Pańskie*	24	Chrystyny	36 wieczór
7	N	**11 po Św. Zuz.**	25	**10 po S. An.**	powietrze
8	P.	Cyryaka	26	Jermołaja	zmienne
9	W.	Romana	27	Pantałej.	
10	Ś.	Wawrzyńca	28	Prohora	
11	C.	Zuzanny ●	29	Kały nyka	●
12	P.	Klary P.	30	Syły Ap.	Nów d. 11 o
13	S.	Hipolita m.	31	Jewdokim	g. 2 m. 31
14	N.	**12 po Św. Euz.**	1	**Awh. 11 po S.**	wieczór
15	P.	**Wnieb. NPM.**	2	Stefana m.	dżdżysto
16	W.	Rocha	3	Izaakija	
17	Ś.	Liberata Op.	4	7 Otr. w E.	
18	C.	Heleny ☽	5	Ewsyhnia	☽
19	P.	Benigny	6	**Preobr. H.**	Pierw. kw.
20	S.	Stefana kr.	7	Dometya	d. 18. o g.
21	N.	**13 po Św. Jack**	8	**12 po S. J.**	6 m. 0 rano
22	P.	Filiberta	9	Mafteja A	deszcz
23	W.	Filipa	10	Ławrent.	i wiatr
24	Ś.	Bartłomieja	11	Jewpła A.	
25	C.	Ludwika kr.	12	Fotya m.	○
26	P.	Zefiryny ○	13	Maksyma	Pełnia d.
27	S.	Przen. ś. Kaz.	14	Mycheja	26 o g. 2 m.
28	N.	**14 po Św. Joac.**	15	**13 Uspen. B.**	35 rano
29	P.	Ścięć. ś. Jana	16	Nerukoł O	pogodnie
30	W.	Róży z L.	17	Myrona	
31	S.	Rajmunda	18	Flora i Ł.	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

12. Sierpnia 1. Elul.

Turnus w sierpniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

WRZESIEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odm. księż.
1	C.	Idziego opata	19	Andreja	
2	P.	Justa bisk.	20	Samuiła	
3	S.	Bron. i Izab ☾	21	Ftadeja A	☾ Ost. kw. d. 3 o g. 4 m. 32 rano deszcz
4	N.	15 po Św. Roz.	22	14 po S. Ah.	
5	P.	Wawrzyńca	23	Luppa M.	
6	W.	Zacharyasza	24	Ewtych.	
7	Ś.	Reginy	25	Warftoł.	
8	C.	Narodz. NMP.	26	Adriana	
9	P.	Gorginiusza ●	27	Pymena P	● Nów d. 9 o g. 10 m. 16 wieczór pogodnie
10	S.	Mikołaja	28	Mojseja	
11	N.	16 po Św. J. M.	29	15 po S. U. J	
12	P.	Gwidona	30	Ałeksand.	
13	W.	Tobiasza	31	Połoz. poj.	
14	S	Podw. ś. †	1	Sept. Sym.	
15	C.	Nikodema	2	Mamanta	
16	P.	Ludmili ☽	3	Aftyma	☽ Pierw. kw. d. 16 o g. 4 m. 46 wiecz. powietrze zmienne
17	S.	Lamberta	4	Wawyły	
18	N.	17 po Św. Tom.	5	16 po S. Z.	
19	P.	Januarjusza	6	Wosp. cz.	
20	W.	Eustachiusza	7	Sozanta	
21	Ś.	Mateusza	8	Rożd. Boh.	
22	C.	Maurycego	9	Joakima	
23	P.	Tekli P.	10	Mynodory	
24	S.	Gerarda ○	11	Fteodory	● Pełnia d. 24 o g. 7 m. 23 wieczór pogognie
25	N.	18 po Św. Kleof	12	17 p. Sos.	
26	P.	Cypryana	13	Kornyła S	
27	W.	Kosmy i D.	14	Woz. Cz. Kr.	
28	S.	Wacława	15	Nykyty M.	
29	C.	Michała Arch.	16	Josafata	
30	P.	Hieronima	17	Sofii Mucz	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

10. Września 1. Tiszri Nowy rok 5665. 11. 2 Tiszri 2 święto Nowego Roku. 12. 3. Tiszri Post gedalija 19. 10. Tiszri. Święto pojednania. 24. 15. Tiszri. Pierwsze święto Kuczek. 25. 16. Tiszri Drugie święto Kuczek. 30. 21. Tiszri Palm. św.

Turnus we wrześniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

PAŹDZIERNIK

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odm. księż.
1	S.	Remigiusza	18	Ewmenya	
2	N.	19 M. B. Róż. ☾	19	18 po S. Fr.	☾
3	P.	Kandyda M.	20	Eustafia	Ost. kw. d.
4	W.	Franc. Seraf.	21	Kondrata	2 o g. 3 m.
5	Ś.	Placyda M.	22	Foky M.	25 wieczór
6	C.	Brunona	23	Zacz. J.	powietrze
7	P.	Justyny P.	24	Ftekły M.	zmienne
8	S.	Brygidy wd.	25	Eufrozyny	
9	N.	20 po Św. W. ●	26	19 po S. J.	●
10	P.	Franciszka	27	Kałystrat.	Nów d. 9 o
11	W.	Placydy m.	28	Charyton.	g. 6 m. 58 r.
12	Ś.	Maksymiliana	29	Kyriaka	deszcz
13	C.	Edwarda	30	Hrehorya	
14	P.	Kaliksta P.	1	Okt. Pok.	
15	S.	Jadw. i Ter.	2	Kypryana	
16	N.	21 Po Św. k. ☽	3	20 po S. D.	☽
17	P.	Lucyny	4	Jerofteja	Pier. kw. d.
18	W.	Łukasza ew.	5	Charytyn.	16 o g. 7 m.
19	Ś.	Piotra z Ak.	6	Ftomy Ap.	27 rano
20	C.	Jana K. i Felic.	7	Serhya M.	dżdżysto
21	P.	Urszuli P	8	Pełahii M.	i wietrzno
22	S.	Korduli P.	9	Jakowa A.	
23	N.	22 po Św. Jana	10	21 po S. J.	☺
24	P.	Rafała Ar. ☺	11	Fyłypa A.	Pełnia d. 24
25	W.	Kryspina	12	Prowa	o g. 0 m. 29
26	Ś.	Ewarysta P.	13	Karpa M.	wieczór
27	C.	Sabiny M.	14	Nazarya	deszcz i śn.
28	P	Szymona	15	Ewfymyi	
29	S.	Narcyza B.	16	Łonhyna	
30	N.	23 po Sw. Klau.	17	22 po S. Os.	
31	P.	Wolfanga †	18	Łuki Ew.	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

1. Paździer. 22. Tiszri Zgrom. czyli koniec Kuczek
2. „ 28. „ Radość z prawa
10. „ 1. Marcheswan.

Turnus w październiku

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

LISTOPAD

Św. rzymsko-katol.			greoko-katol.		Odm. księż.
1	W.	22 Wsz. Św. ☾	19	Joiła	☾ Ost. kw. dn. 1 o g. 0 m. 46 rano zimno i mglisto
2	S.	*Dzień zaduszny*	20	Artemija	
3	C.	Huberta B.	21	Iłaryona	
4	P.	Karola Bor.	22	Awerkya	
5	S.	Elżbiety	23	Jakowa	
6	N.	24 po Św. Leon.	24	N. 23 po S.	● Nów dnia 7 o g. 5 m. 10 wieczór pogodnie
7	P.	Herkulana ●	25	Markyana	
8	W.	4 Koronatów	26	Demetrya	
9	S.	Teodora M.	27	NestoraM.	
10	C.	Andrzeja	28	Terentya	
11	P.	Marcina B.	29	Anastazyi	
12	S.	Marcina P.	30	ZenowiaM	
13	N.	25 po Św. Op.	31	N. 24 po S.	☽ Pierwsza kw. dnia 15 o g. 2 m. 9 rano przymrozki i ostre pow.
14	P.	Serafina	1	Noj. Kosm.	
15	W.	Leopolda ☽	2	Akindyna	
16	S.	Otmara Op.	3	Akepsyny	
17	C.	Salomei P.	4	Joannyka	
18	P.	Ottona	5	Hałaktyon	
19	S.	Elżbiety	6	Pawła Ar.	
20	N.	26 poŚw. Felik.	7	N. 25 po S.	☺ Pełnia dnia 23 o g. 4 m. 45 rano burze z śnieżycą
21	P.	*Ofiarow. NMP.*	8	Sob. ś. Myoh	
22	W.	Cecylli p.	9	Onysifora	
23	S.	Klemensa p. ☺	10	Erasta A	
24	C.	Jana od krz.	11	Myny m.	
25	P.	Katarzyny	12	Joana M.	
26	S.	Konrada M.	13	Joana Złot	
27	N.	I Adw. Wirg.	14	N. 26 po S.	☾ Ostatnia kw. d. 30 o g. 9 m. 11 r. posępno i śnieg
28	P.	Krescentego	15	Hurya i S.	
29	W.	Saturnina	16	Mafteja a.	
30	S.	Andrzeja ☾	17	Hryhorya	

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

9. Listopada 1. Kislew.

Turnus w listopadzie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

GRUDZIEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.	
1	C.	Eligiusza B.	18	Platona
2	P.	Bibianny P. ●	19	Awdyja
3	S.	Franciszka	20	Hryhorya
4	N.	2 Adw. Barbar.	21	27 po S. Hł.
5	P.	Sabby Op.	22	Fyłymona
6	W.	Mikołaja	23	Amfyłok.
7	S.	Ambrożego	24	Ekateryny
8	C.	Niep. Pocz. M. ☽	25	Kłymenta
9	P.	Leokadyi	26	Ałyppa
10	S.	*NPM. Loret.*	27	Jakowa m.
11	N.	3 Adw. Damaz.	28	N. 28 po S.
12	P.	Aleksandra	29	Paramona
13	W.	Łucyi i Ottyl.	30	Andreja
14	Ś.	Nikazego	1	Dek. Naum
15	C.	Fortunata ○	2	Awakuma
16	P.	*Such.* Adel. †	3	Sofonia
17	S.	Łazarza B.	4	Warwary
18	N.	4 Adw. Grac.	5	N. 29 po S.
19	P.	Nemezyusza †	6	Nykołaja Ap.
20	W.	Teofila m.	7	Amwroz.
21	Ś.	Tomasza A. ☾	8	Patapia
22	C.	Zenona M.	9	Zacz. Boh.
23	P.	Wiktoryi P.	10	Myny i E.
24	S.	Adama i E. †	11	Danyiła
25	N.	Boże Narodz.	12	N. 30 po S.
26	P.	Szczepana m.	13	Ewstrahia
27	W.	Jana Ew.	14	Ftyrsa m.
28	Ś.	Młodziank.	15	Jełewter.
29	C.	Tomasza	16	Ahhea
30	P.	Dawida Kr.	17	Danyiła P.
31	S.	Sylwestra	18	Sewast.

Odm. księż.

● Nów dn. 7. o godz. 5. m. 20 rano zawierucha śnieżyca

☽ Pierwsza kwadra dn. 14. o g. 11 m. 45 wiecz. pogodnie

○ Pełnia d. 22 o g. 7 m. 34 wieczór deszcz z śniegiem.

☾ Ostatnia kw. dnia 29 o g. 5 m. 19 wieczór pogodnie i mroźno

KALENDARZ ŻYDOWSKI.

3. grudnia 25. Kisielew. Pośw. świątyni Chanuka.
9. „ 1. Tebet.
18. „ 10. „ Post. Oblężenie Jerozolimy.

Turnus w grudniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

Rok w oświetleniu kolejarza.

Dla krótkiej przestrzeni czasu kalendarz ma znaczenie tylko dla jednego roku; bo skoro tenże minął, wszystko, co kalendarz obejmuje, zmieniło się i nowej prawie nabrało formy.

Jak krótkim wprawdzie wydaje się rok, a jest on przecież przestrzenią czasu, składającą się z miesięcy i tygodni, z wielu dni i jeszcze więcej godzin, a w życiu tak pojedynczego człowieka, jak i ludzkości wogóle, nieraz jedna tylko chwila może mieć nieobliczalne skutki. Przeglądając historyę minionego roku, napotkamy na cały szereg zdarzeń, które z tą krótką przestrzenią czasu wcale nie tracą swego znaczenia. Niejedno zdarzenie i zajście zasługuje na większą baczność obecnie, aniżeli w chwili, kiedy miało miejsce, a niejedna sprawa, którą w danej chwili uważano za przejściowy epizod, w skutkach zapisuje się na wieki w historyi ludzkości i nieraz odczuwa się ją dopiero w jej skutkach.

I dla kolejarza miniony rok posiada dużo interesującego, a kto chce nabrać praktycznego zmysłu, ten z doświadczeń minionego roku dużo może skorzystać.

Za wielką byłoby pracą, gdybyśmy chcieli w kalendarzu umieścić wyczerpującą krytykę historyę minionego roku; natomiast chcemy ze stanowiska uświadomionego kolejarza oświetlić zajścia ostatnich dwunastu miesięcy i chcemy dać zbiorowy obraz owych najważniejszych wypadków, których skutki kolejarz już dziś odczuwa.

Podejmując się tego zadania, nie zadawalamy się życzeniem, by czytelnikom naszym dać dobrą rozrywkę, lecz pragniemy, by praca nasza wydała pożyteczny i obfity plon. Chcielibyśmy, by kolejarze galicyjscy i z tego krótkiego rysu nabrali przekonania, które jedynie potrafi im wskazać drogi i środki ku zdobyciu lepszej przyszłości. W szczerem przekonaniu, że tylko potężna i świadoma celu swego organizacya lepszą kolejarzom potrafi zbudować przyszłość, nie możemy pominąć żadnej sposobności, byśmy kolegów uczyli owej prawdy, którą znać muszą, jeśli mają dla siebie i dla ludzkości wywalczyć lepsze jutro. A właśnie rok miniony obfituje w zajścia, które prowadzą do świadomości klasowej. Oby i nasi kolejarze zrozumieli duch czasu i oby i oni w myśl jego wymagań życiowych działali.

Na pierwszy plan życia kolejowego wysuwa się w minionym roku na wszystkich kolejach austryackich przysłowiowy „system oszczędnościowy". Oszczędzanie wprawdzie i dawniej już miało miejsce, ale podczas gdy ono dawniej miało tylko charakter sporadyczny, to w ostatnich czasach tak bardzo ono weszło w życie i krew administracyi kolejowej, że śmiało można mówić już nie o sporadycznych wypadkach, ale o systemie. Oszczędzanie samo przez się nie byłoby jeszcze złą rzeczą, a kolejarze, którzy przecież także należą do szczęśliwych w naszem państwie obywateli, opłacających podatki, zgodziliby się

chętnie na to, gdyby ten system oszczędnościowy nabrał rozumnej formy. Przy kolejach, których finansowe położenie jest złem, położenie urzędników i służby kolejowej z natury rzeczy również musi być złem i dlatego rozumna gospodarka i w ich interesie jest bardzo pożądaną. Niestety, należy skonstatować, że u przeważnej większości austryackich kolei oszczędzanie nabrało niezwykłej formy i to ze znaczną szkodą kolejarzy.

Pod tym względem na czele wszystkich przedsiębiorstw stoi zarząd kolei państwowych. Nie da się wprawdzie zaprzeczyć, że zarząd ma dużo powodów do kłopotów finansowych, ponieważ rentowność austryackich kolei jest albo minimalną albo równa się zeru, a wiadomo, że zarząd walczy nawet z deficytem, który daje dużo do myślenia. Winę pod tym względem nie ponosi jednak wyłącznie ostatnia epoka, ponieważ już od samego początku tego przedsiębiorstwa popełniano tyle grzechów, że ich w okamgnieniu naprawiać nie można. Zupełnie fałszywą też drogę obrał zarząd, jeżeli złemu temu chce zaradzić na oszczędzeniu u służby kolejowej, ponieważ cierpią przez to nietylko służba, ale i bezpieczeństwo ruchu z tego powodu bardzo szwankuje.

Metoda tego oszczędzania polega w zasadzie na różnego rodzaju *redukowaniu personalu*, na niezwykle sztucznych *turnusach*, na posługiwaniu się prowizoryczną służbą, na *praktykach przy awansie* dla kolejarzy bardzo szkodliwych, na systematycznem *obniżaniu* dodatków, w szczególności przy wymiarze różnych premij i na zastosowaniu *gorszego materyału*. Okolicznościom tym należy przeciwstawić inne, które wcale nie podnoszą wartości gospodarki kolejowej. I tak spotykamy, w szczególności

w wyższych sferach kolejowych bardzo dobrze płatne posady, które nie są niczem innem, jak synekurami dla niektórych panów; przy salonkach i luksusowych pociągach prowadzą gospodarkę rozrzutną, na koszt państwa pozwalają eksperymentować ludziom, którzy nie dają najmniejszej gwarancyi dla dodatniego wyniku, pobory niby służbowe, nie mające żadnego celu, wysokich dyet, powtarzają się bardzo często, czyli, że tam, gdzie oszczędzanie bardzo dobre mogłoby dać wyniki, o niem nikomu ani się nie śni.

O ile — powtarzamy to jeszcze raz — rozumna oszczędność jest bardzo pożądaną, o tyle należy zaznaczyć, że ona sama nie poprawi finansowego położenia austryackich kolei, a w szczególności nie potrafi ona usunąć owych braków i owych społecznych niedomagań, jakie napotykamy przy wszystkich tych przedsiębiorstwach. Ilekroć urzędnicy kolejowi lub służba kolejowa stawiają jakie żądania co do podwyższenia płacy, odpowiadają im, że obecne finansowe położenie czy to kolei prywatnych, czy państwowych, nie pozwala na żadne pod tym względem reformy. Ale odpowiedź ta bardzo często nie odpowiada rzeczywistości, gdyż niejedno życzenie możnaby natychmiast uwzględnić, gdyby tylko dobra ku temu chęć była. Zasadniczo zaś należy przyznać, że w chwili obecnej o gruntownych, zasadniczych reformach mowy być nie może.

Cała nasza instytucya przewozowa stoi na usługach wielkiego przemysłu i wielkiej własności ziemskiej, a raczej na usługach w i e l k i c h p r z e m y s ł o w c ó w i w ł a ś c i c i e l i wielkich posiadłości. Uwidacznia się to najbardziej w taryfach, które wraz ze wszystkiemi zniżkami stoją wyłącznie na usługach wielkiego kapitału. Zważywszy jednak, że

żyjemy w państwie kapitalistycznem, zjawisko to nikogo nie zadziwi. Potwierdza ono tylko nasze zasadnicze orzeczenie, że i kolejarze zawiśli są od **wielkich kapitalistów**, że i oni są w służbie nowoczesnego **kapitalizmu**. Z tego wynika, że poprawa doli kolejarzy da się osiągnąć tylko w walce społecznej.

Miniony rok znowu udowodnił, że kapitaliści bacznie stoją na straży swoich przywilejów i że dobrowolnie ani jednego choćby drobnego ustępstwa kolejarzom nie zrobią. Wiele mówiono w minionym roku o **upaństwowieniu** niektórych kolei. Mówiono i o tem, że obecny minister kolei Wittek, zamierza wraz z upaństwowieniem kolei północnej przeprowadzić też reformę taryfową. Cała prasa burżuazyjna podniosła natychmiast lament, gdyż bożyszcze finansowe dla kapitalizmu jest świętością, której tykać nie wolno.

Koleje bez kwestyi są ważnem narzędziem pomocniczem przemysłu i handlu i nie można się dziwić, jeśli ich rozwojowi się więcej uwagi poświęca. Żeby jednak interesa personalu na ostatnie postawić miejsce, nie zgadza się to pod żadnym warunkiem z pojęciem społecznej sprawiedliwości. Lokomotywy, wagony i tym podobne rzeczy wykorzystać w całej pełni, jest rzeczą zupełnie zrozumiałą i wskazaną. Ale personal nie jest żelazem i jego nie można wykorzystać, nie dbając równocześnie o to, by siły jego utrzymywać i by dawać mu sposobność do najdalej idącego pokrzepienia się. Kolejarze mają prawo żądać, by pracę ich odpowiednio wynagradzano i by im umożebniono prowadzenie jakiegoś ludzkiego życia. Praca ich bowiem jest nietylko dla społeczeństwa ważną i potrzebną, ale złączoną też jest z mnóstwem niebezpieczeństw. A dowodem tego jest okoliczność, że podczas gdy

w roku 1895 przy austryackich kolejach było 6.885 nieszczęśliwych wypadków, w r. 1900 było ich już 13.801. Towarzysz dr. Verkauf oblicza, że w r. 1891 jeden nieszczęśliwy wypadek przypada na każdego dwudziestego trzeciego z personalu przy sztrece, na każdego dziewiętnastego z personalu stacyjnego, na każdego czternastego z personalu towarzyszącego pociągowi i na każdego dziewiątego z personalu maszynowego i warsztatowego. Należy przytem jeszcze zwrócić uwagę na tę okoliczność, że nie każdy wypadek dostaje się do wiadomości zarządu kolejowego, że wielu kolejarzy zamilcza o wypadkach częścią z powodu nieświadomości, częścią z powodu lenistwa, a częścią też z obawy przed ewentualnemi szykanami. Postępowania takiego nie można u kolejarzy dość ostro ganić. Niejeden wypadek, na który nie zwracano uwagi, pociągnął za sobą smutne następstwa, a czasem nawet zakończył się śmiercią i skoro zaniedbano zrobienie doniesienia, odebrał nieszczęśliwy czy to sobie, czy to swej pozostałej rodzinie wszelkie środki dla przeprowadzenia i uzyskania ustawowego odszkodowania.

Wedle statystyki kolejowego zakładu ubezpieczeń od wypadków, wpłynęło za rok 1902 w tym roku sprawozdawczym 14.749 doniesień o nieszczęśliwych wypadkach. Na każde 10.000 robotników kolejowych przypada tedy 680·61 wypadków. Doniesienia o wypadkach rozdzielają się następująco: Na personal kancelaryjny przypada 48 wypadków, na personal maszynowy 2453, na personal towarzyszący pociągowi 1617, na personal stacyjny 4248, na personal przy sztrece 3461, na personal warsztatowy 2849, na personal ruchu przy parowych okrętach 1, na c. k. służbę państwową 72. Przejściową niezdolność do pracy ponad cztery tygodnie wywołało 3.732 wypad-

ków, dożywotnią niezdolność do pracy spowodowało 157 wypadków, a w 100 wypadkach nastąpiła śmierć. Statystyka mających prawo do oszkodowania wykazuje 106 wdów, 213 sierót i 13 innych.

W 64 wypadkach skaleczono lub zabito więcej niż jedną osobę, a mianowicie w 40 wypadkach 2, w 7 wypadkach 3, w 5 wypadkash 4, w 4 wypadkach 5, w jednym wypadku 6, w 3 wypadkach 7, po jednym wypadku 8, 9 i 10. Czternaście osób zostało zabitych, cztery zostało dożywotnie, a 90 ponad cztery tygodnie niezdolnemi do pracy.

Cyfry te są przestraszające i w zupełności usprawiedliwiają twierdzenie, że służba przy kolei jest bardzo niebezpieczna.

Ale nieszczęśliwe wypadki nie obejmują jeszcze całego ryzyka służby kolejowej. Służba taka, wyczerpująca w straszliwy sposób, niszczy siły organizmu kolejarza, skraca bezwarunkowo długość żywota, a najlepszym tego dowodem statystyka chorób.

W r. 1890 przypadało u kolejarzy 67 zasłabnięć na 100, w r. 1899 cyfra ta wzrosła do 77 na 100. W r. 1890 przypadało na 100 kolejarzy 98 dni choroby, w r. 1890 już dni 130.

Kto tylko nieco obznajomiony jest z trybem życia kolejarza, ten z pewnością nieraz zauważył nerwowe zachowanie się tych adeptów latającego koła. Ogólnie nazywają wiek nasz wiekiem nerwowym; jeżeli do kogoś nazwa ta jest dobrze zastosowaną, to bez kwestyi do życia kolejarza. Nie jest to tylko pobieżnem spostrzeżeniem lub tylko przypuszczeniem, jeśli się twierdzi, że służba kolejowa robi człowieka nerwowym, ale jest to naukowa rzeczywistość, przyczem nie rozchodzi się o ową nerwowość, na jaką cierpieć się zdaje cała ludzkość kulturna, ale o choroby nerwowe w całem tego słowa znaczeniu.

Skoro fakta te są stwierdzone, wypływa z nich co następuje:

Kolejarze mają nietylko prawo, ale i obowiązek, by się domagali radykalnej poprawy swego bytu:

w interesie własnym,

w interesie swojej rodziny,

w interesie podróżującej publiczności, której bezpieczeństwo życia i zdrowia w znacznej mierze od kolejarzy jest zawisłem.

I jeżeli spełnienie tych żądań wymaga, by opróżnić nieco święty wór pieniężny, to zarządy kolejowe będą musiały to zrobić ze względu na wyższe interesa, które w niniejszem wypadku w grę wchodzą. A bieda naszych kapitalistów nie jest jeszcze tak wielką, by tego przeboleć nie mogli.

Ale ktoby się spodziewał zrozumienia od tych, których jedynem bożyszczem jest złoty cielec, ten spokojnie pogrzebać może swoje nadzieje. *Jeżeli kolejarze chcą uzyskać najmniejsze ustępstwa, muszą się nauczyć o nie walczyć, nie strzelbą i nie armatą, nie na polach bitwy i nie na barykadach, ale w silnej, uświadomionej i potężnej organizacyi.*

*
* *

Sprawa organizacyi w czasie, z którego zdajemy sprawę, wśród kolejarzy wielką odgrywała rolę i niejedną bardzo ważną nawet walkę spowodowała.

Klasy panujące przeważnie fałszywie się zapatrują na znaczenie organizacyi proletaryatu. Zarządy kolejowe również nie mają w tym kierunku jasnego obrazu i niejeden potentat kolejowy przestrasza się na samo wspomnienie naszej organizacyi.

Czasy, w których zarzucano organizacyom naszym, że szerzą anarchizm, minęły bezpowrotnie. Natomiast lubują się nasi domorośli

politycy w opowiadaniu, że jedynym celem naszych organizacyj są strejki i jeżeli z najdalszego kąta świata dochodzi ich wiadomość o strejku kolejarzy, niezwykły ich opada strach. Organizacya raz przecież musi zaprotestować przeciw temu, by ją uważano za głupią. Samozachowawczy instynkt musi organizacye wstrzymać od wywołania strejków, u których nie ma nawet dziesięcioprocentowego widoku na zwycięstwo, a u których przegrana może się stać klęską całej organizacyi. Nie da się zaprzeczyć, że i w Austryi były już częściowe strejki kolejarzy, ale tylko ślepa nienawiść może za nie odpowiedzialną czynić organizacyę. Praktyka udowadnia, że i w takich nawet wypadkach organizacya zrobiła wszystko, aby nie dopuścić do tej najostrzejszej formy naszej walki i jeżeli mimo to doszło aż do strejków, to tylko zawdzięczyć należy małoduszności przedsiębiorców.

Skutki takiego z nami postępowania powinny być nauką, że największą głupotę popełniają ci, którzy organizacyi przeszkadzają w jej rozwoju i ją prześladują w najbrutalniejszy sposób. Walka emancypacyjna klasy robotniczej, do której należą też kolejarze bez względu na to, czy noszą szpadę czy czapkę służbową, jest historyczną koniecznością; walka ta mogłaby pójść bardzo spokojną drogą i w łagodnej formie, gdyby jej przeciwnicy nasi nie zatruwali i na ostrzejsze nie pchali tory.

Kto organizacyi przeszkadza w jej spokojnym rozwoju, ten robotników pcha na drogę gwałtu. Dla każdej klasy i dla każdej grupy nadchodzi chwila, w której nie zniesie więcej ucisku; wtedy stanowczem i rozstrzygającym momentem jest wyszkolenie, jakie dana klasa posiada. Organizacya uczy swoich zwolenników poznawanie stosunków i wyka-

zuje im, że wytrwała praca, wprawdzie powoli, ale za to tem pewniej do celu prowadzi.

Dla okoliczności tych politycy nasi niestety nie mają zrozumienia, a uprawiana przez nich względem kolejarzy polityka jest możliwie najgłupszą. Okazało się w minionym roku bardzo jasno, podczas akcyi maszynistów.

Zamierzali oni już dawno założyć organizacyę w formie związku państwowego obejmującego całą Austryę. Podano już nawet statuta odnośne — ale ministerstwo spraw wewnętrznych je odrzuciło. Nie ulega chyba wątpliwości, że odrzucenie statutów nastąpiło w porozumieniu z ministerstwem kolejowem, a przypuszczenie to potwierdził minister Wittek w jednej z mów, wygłoszonej podczas dyskusyi budżetowej, w odpowiedzi na mowę posła do rady państwa dra Wilhelma Ellenbogena. Założyciele związku rekursowali wprawdzie do trybunału państwowego, ale i tam sprawę przegrali.

Dnia 19. kwietnia r. 1902 ogłoszono orzeczenie trybunału państwowego i umotywowano je jak następuje:

Rozstrzygnięcie ministerstwa spraw wewnętrznych nie stoi w sprzeczności z ustawą zasadniczą, zezwalającą zakładanie stowarzyszeń. *Albowiem Związek, wedle przedłożonych statutów, bez kwestyi mógłby wywierać przymusowy wpływ na państwo i na prywatne przedsiębiorstwa; związek taki tworzy niebezpieczeństwo tak w czasach wojny, jak i podczas pokoju, tworzy potęgę, którąby mogła rozkazywać i państwu i prywatnym kolejom i z tych powodów należy go uważać jako niebezpieczny dla państwa.*

A więc i w tym wypadku przebija się obawa przed strejkiem!

Wprawdzie ogólnie wiadomo, że maszyniści, stanowiący najpowolniejszy, najspokojniejszy i najbardziej konserwatywny element,

nie mogą dać najmniejszego powodu do jakiejkolwiek obawy, ale ktoby dyskutował z osławionym już dziś naszym ustrojem państwowym!

Nie jest jednak wykluczonem, że zakaz więcej zdziałał wśród kierowników lokomotyw, aniżeli byłoby to zrobiło zezwolenie na założenie związku państwowego. Od tego właśnie czasu daje się zauważyć wśród kierowników lokomotyw tak wielkie zainteresowanie się swojemi sprawami zawodowemi, jak nigdy przedtem. Zwłaszcza rok 1902 był wśród kierowników lokomotyw niezwykle ożywionym.

Już dnia 18 i 19 marca odbyła się w Stanisławowie konferencya kierowników lokomotyw, która wprawdzie skromny tylko dała rezultat. Na porządku dziennym konferencyi były:

1. organizacya i taktyka;
2. prasa;
3. położenie kierowników lokomotyw w Galicyi i Bukowinie;
4. położenie kierowników lokomotyw w Austryi;
5. wnioski i interpelacye.

Już na tej konferencyi oświadczyło się kilku mowców za przystąpieniem do ogólnej organizacyi, ale wniosek ten zwalczało kilku galicyjskich kierowników lokomotyw, motywując swoje odmienne zdanie tem, że organizacya ta jest „socyalno-demokratyczną“. Natomiast przyjęło rozolucyę p. dra Harpnera, w której konferencya oświadcza się za stworzeniem państwowej organizacyi kierowników lokomotyw. Ogłoszone jednak w tym samym dniu orzeczenie trybunału państwowego zamiar ten zniweczyło. Uchwalono również założenie polskiego stowarzyszenia zawodowego dla kierowników lokomotyw, ale i ta uchwała pozostała na papierze.

Kwestya, co tedy należy czynić, stała się po ogłoszeniu orzeczenia trybunału państwowego bardzo aktualną i była omawianą tak w prasie, jak i na zgromadzeniach, przyczem wyszło na jaw, że zdania były bardzo podzielone. U przywódzców „idealnie" usposobionych kierowników lokomotyw, można było zauważyć brak silnej łączności i daru przewidywania... Organ ich „Lokomotivführer" zajął stanowisko niezdecydowane. Cała kwestya miała być rozstrzygniętą na specyalnej konferencyi kierowników lokomotyw.

W międzyczasie odbyła się w Pradze za staraniem czesko-słowiańskiej partyi socyalno-demokratycznej wystawa robotnicza, o której jeszcze pomówimy, a korzystając ze sposobności, kierownicy lokomotyw odbyli zjazd, którego właściwym programem było: zwiedzanie wystawy robotniczej i większe zgromadzenie, odbyte w sali „Typograficka Beseda". Główny referat na tem zgromadzeniu spoczywał w rękach dra Harpnera, który omówił sytuacyę, stworzoną przez rozstrzygnięcie trybunału państwowego. Na zgromadzenie przybyli też na specyalne zaproszenie towarzysze Etbin Kristan i Rudolf Müller i wśród burzliwych oklasków zgromadzonych przemawiali tam w duchu naszej organizacyi.

Całe zgromadzenie było jednym wielkim protestem przeciwko zakazowi, zabraniającemu stworzenie związku państwowego, a idea organizacyi ogólnej niejednego tam zyskała zwolennika.

Dnia 6 grudnia odbył się w Wiedniu kongres kierowników lokomotyw, którego porządek dzienny był następujący:

1. Uchwały kongresu pragskiego z r. 1898;
2. organizacya;
3. stanowisko do drugiego kongresu kolejarzy;

4. wnioski i interpelacye.

Najważniejszym punktem obrad była naturalnie sprawa organizacyi, której też najwięcej poświęcono uwag. Odnośny punkt porządku dziennego referował kierownik lokomotyw towarzysz Beer. Wywody jego były ścisłe i wymowne, a wniosek jego brzmiał:

„Przyłączenie się do organizacyi ogólnej".

Dyskusya, w której brało udział 31-tu mowców, była bardzo ożywioną; 16-tu z nich oświadczyło się za, 15-tu przeciw przystąpieniu do ogólnej organizacyi. Z niezwykłem naprężeniem śledzono wyniku imiennego głosowania. Oprócz wniosku tow. Beera, kongres zastanawiał się też nad pośrednim wnioskiem kolegi Kriega, który proponował założenie własnych stowarzyszeń dla kierowników lokomotyw i wspólne działanie z organizacyą ogólną we wszystkich sprawach, obchodzących ogół kolejarzy.

Zjazd głosował najprzód nad wnioskiem referenta Beera i przyjął go 48 głosami przeciwko 43.

Następnie uchwalono jeszcze, by wziąć korporatywnie udział w ogólnym kongresie kolejarzy. -- Istniejący do owego czasu komitet egzekutywny kierowników lokomotyw rozwiązał się.

Rozchodziło się następnie o to, by teoretyczną uchwałę wprowadzić w życie. Różowych nadziei w tym kierunku nie miał nikt, a w kołach organizacyjnych liczono tylko na to, że uchwała powyższa będzie dobrym środkiem agitacyjnym w dalszej agitacyi. A że nie będzie ona zbyt łatwą, można było wnioskować ze stanowiska, jakie zajął „Lokomotivführer", który nietylko, że nie zrobił ani jednego kroku celem przeprowadzenia i wykonania tej uchwały, ale dość wyraźnie stanął

po stronie przeciwników tej uchwały. Stowarzyszenie kierowników lokomotyw również dosadnie usiłowało zatrzymać pozory objektywności. Od owego czasu mnóstwo pojedyńczych kierowników lokomotyw przystąpiło do organizacyi, były jednak i całe kluby kierowników lokomotyw, szczególnie w krajach alpejskich, którzy korporatywnie złączyły się z organizacyą. Że dużo jeszcze w tym kierunku należy zrobić, nie ulega chyba dyskusyi, ale wyniki dotychczasowej pracy uprawniają do najlepszych nadziei.

* * *

Z kolei należy poświęcić kilka słów zeszłorocznej wystawie robotniczej w Pradze, a w szczególności oddziałowi kolejowemu tejże wystawy. Wystawy w dobie obecnej uzyskały niezwykłego znaczenia, co zresztą jest zupełnie zrozumiałem. Ale wszystkie wystawy, urządzane tu i ówdzie, chromają pod jednym względem; najważniejszy czynnik przy wykonywaniu wystawionych rzeczy i okazów zanika na wystawie w zupełności. Okazy produkuje się jako wyroby przemysłu, rolnictwa i kapitału; ale że wszystkie te piękne rzeczy są przedewszystkiem wytworem p r a c y, o tem nikt i nic widzowi nie przypomina. Widać nazwiska firm światowych i firm mniejszych, firm wielkich i małych, ale nazwiska robotnika szukasz nadaremnie. Pragska wystawa robotnicza miała tedy na celu pokazać tym, którzy ją odwiedzali, co też potrafią stworzyć ręce robotnicze i inteligencya robotników, a równocześnie miała stworzyć obraz życia robotników, ich usiłowań, walk i wyniku tychże.

Nie ulega chyba wątpliwości, że było to nieco za ryzykowne przedsięwzięcie. Do aranżowania wystawy trzeba bez kwestyi też i pieniędzy, a skąd mieli je robotnicy wydostać?

I co biedni robotnicy chcieli wystawić? Czyli też znajdzie się w ich szeregach potrzebna ku temu znajomość rzeczy i zręczność odnośna?

Dnia 15-go sierpnia otwarto wystawę, a wszystkie zaiste kwestye były ku ogólnemu zadziwieniu bardzo dobrze rozwiązane. Cała publicystyka wyraziła się o wystawie z największem uznaniem i ogólną pochwałą, a wystawa w rzeczywistości przewyższyła najśmielsze nawet oczekiwania.

Oddział kolejowy zajmywał na wystawie jedno z najprzedniejszych miejsc. Punktem centralnym oddziału kolejowego była panorama o 27 metrach długości, 6 metrach głębokości i 6 metrach wysokości. Przedstawiała romantyczny krajobraz, przecięty węzłem szyn; z tunelu słychać było wyjazd lokomotywy, a u boku zauważano domek strażnika, aparaty sygnałowe i t. p. uzupełniały sceneryę. Od czasu do czasu można było słyszeć sygnały dzwonków i zaobserwować krążenie szyby sygnałowej i t. d. Z panoramą połączoną była wystawa modeli, wynalazków, rysunków, fotografij, pisemnych oryginałów, broszur, dzieł zawodowych, prac statystycznych, statutów i t. d. przeglądowo ułożonych i bogaty przedstawiając dobór. Na wszystkich ta właśnie część wystawy niezwykłe zrobiła wrażenie.

Z wystawą był też połączony szereg uroczystości proletaryuszowskich, a nie ostatnie miejsce zajmuje uroczystość, urządzona przez kolejarzy. Dnia 24 sierpnia odbył się tamże zjazd kolejarzy, który miał niezwykle uroczysty przebieg i bez kwestyi wszystkim jego uczestnikom na długo pozostanie w pamięci. Ponieważ w ubiegłym roku minęło dziesięciolecie istnienia tamtejszej organizacyi kolejarzy, a wydawnictwo „Železnicni zrizenec“ również święciło jubileusz, towarzysze pragscy sko-

rzystali z wystawy robotniczej, by i swoją uroczystość z nią połączyć.

Uroczystość rozpoczęła się wielkim wiecem na tzw. „Hetzinsel“, a uczestniczyło w nim co najmniej 8 do 10000 kolejarzy. A jak liczba uczestników, tak też imponującym był cały przebieg wiecu. Zagaiła go kapela kolejowa, odegraniem „Pieśni pracy“, towarzyszów Karpasa, Göllerta i Holuba, wybrano do prezydyum, a następnie przemawiali kolejno posłowie do Rady państwa tow. dr. Wilhelm Ellenbogen (po niemiecku), Ignacy Daszyński (po polsku), dalej tow. Rudolf Müller (po niemiecku) jako jeden z założycieli pierwszej organizacyi, tow. Nemec (po czesku) imieniem czesko-słowiańskiej partyi socyalno-demokratycznej, tow. Oudegeest (po holendersku) imieniem zorganizowanych holenderskich kolejarzy, tow. F. J. Dušek (po czesku), centralny sekretarz tow. Józef Tomschik i przewodniczący tow. Grüll imieniem centrali (po niemiecku), a w końcu naczelny redaktor „Eisenbahnera“ tow. Etbin Kristan (po kroacku i czesku), poczem tow. Karpas wiec zamknął. Z niezwykłem naprężeniem wielotysięczny tłum przysłuchiwał się rzeczowym i trafnym wywodom mowców, nagradzając ich grzmiącymi oklaskami. Prawdziwy entuzyazm napełniał serca tych tysięcy bojowników o lepszą przyszłość; wiec ten pozostanie na zawsze zdaje się jedną z najmilszych i najlepszych chwil każdego z jego uczestników.

Popołudniu odbyło się gremialne zwiedzanie wystawy, którą w tym dniu zwiedzało nie mniej i nie więcej jak 36.116 osób. Kolejarzy powitał tamże tow. Vanek, a w ich imieniu podziękował członek komitetu, kierownik lokomotyw Wassibauer. Wieczorem uczestnicy zebrali się na wspólnym komersie,

który też zakończył ten uroczysty dzień kolejarzy.

Organ centralny austryackiego personalu kolejowego, tak wówczas pisał:

„Kto brał udział w tym uroczystym dniu, ten o nim na pewno nigdy nie zapomni, uczestnikom będzie on też bodźcem, by organizacyę wszechstronnie ugruntować i pogłębić, by ją wzmocnić i uzupełnić, by się nareszcie ziścił cel, któremu służy pragska wystawa, jakoteż wszystkie przedsiębiorstwa socyalnej demokracyi: By nareszcie skończył się obecny ucisk ekonomiczny i polityczny i by zapanowała prawdziwa wolność na ziemi“.

Oby słowa te padły u kolejarzy na żyzny grunt, a wtedy życzenie to ziści się w całej pełni.

*
* *

Oprócz jubileuszu dziesięcioletniego istnienia organizacyi kolejarzy, który święcono w roku niniejszym, przypadła też na ten sam rok i druga uroczystość. Dnia 15 października r. 18 3 wyszedł numer okazowy, a dnia 1 listopada tegoż roku, pierwszy zwykły numer „Eisenbahnera“, święcił tedy i organ centralny swój dziesięcioletni jubileusz. Kto zna znaczenie prasy w naszem życiu publicznem w ogólności, a w walce emencypacyjnej proletaryatu w szczególności, ten przyzna, że i ten jubileusz wielką dla nas był uroczystością. „Eisenbahner“ od samego początku swego zaistnienia, był wiernem odzwierciedleniem austryackiego ruchu wśród kolejarzy, a jego rozwój najlepszem świadectwem ogromnego rozwoju organizacyi naszej. „Eisenbahner“ stał zawsze wiernie i nieustraszenie na straży interesów kolejarzy, a niejedna zdobycz tej lub innej kategoryi kolejarzy, jest też i za-

sługą „Eisenbahnera". Dlatego też kolejarze swój organ centralny prawie że kochają, a w uroczystości jego wybitny brali udział. Dnia 20 października „Eisenbahner" przybrał świąteczne szaty, redakcya, sztuka typograficka i wybitni współpracownicy, współdziałali ze sobą, aby czytelnikom zaprezentować okazały numer świąteczny, a praca ich nie była bezowocną. Równolegle z organizacyą, rozwija się ku naszemu zadowoleniu i organ centralny i coraz szersze wśród kolejarzy zatacza kręgi. Kolejarze w pierwszej linii są powołani do tego, by zrozumieli, jak wielką wartość dla ich celów ma dobrze rozwinięta prasa i wszelkiemi siłami powinni się starać, by „Eisenbahner" zdobył coraz więcej czytelników i to nietylko wśród kolegów zawodowych samych, ale także i wśród reszty publiczności, która we własnym interesie powinna się zaznajamiać z położeniem i żądaniem kolejarzy.

Każdy prawie kolega potrafi w tym kierunku współdziałać i każdy uświadomiony kolejarz powinien to uważać za swój obowiązek, by nie tylko sam czytał „Eisenbahnera", ale by też pozyskać zwolenników i czytelników wśród najszerszych warstw społeczeństwa. Cokolwiek kolejarz robi w interesie swej prasy, robi on to także i we własnym interesie i dla własnego swego dobra.

*
* *

Najważniejszym jednak ze stanowiska kolejarza momentem zeszłego roku, był bez kwestyi drugi austryacki kongres kolejarzy, który obradował dnia 7, 8 i 9 grudnia 1902 w sali recepcyjnej wiedeńskiego domu robotniczego. Już w przeciągu całego prawie roku 1902 był kongres najważniejszym tematem dyskusyi w prasie kolejarzy i na szeregu ich zgromadzeń.

Na czoło obrad wysunęła się kwestya organizacyi, która umysły najbardziej wzburzyła, przyczem nie rozchodziło się wcale o to, czy dla kolejarzy w zasadzie potrzebną i pożądaną jest organizacya, gdyż sprawa ta była rozstrzygniętą już na pierwszym kongresie austryackich kolejarzy, który obradował w r. 1896. Natomiast należało się koniecznie nad tem zastanowić, jakie formy należy nadać organizacyi, aby obfite mogła wydawać plony. A było to tem konieczniej, ileże w ciągu czasu wśród kolejarzy znaczne nastąpiło rozluźnienie. W całym szeregu większych i mniejszych miejscowości powstawały drobne stowarzyszenia, oparte czy to na pewnej tylko kategoryi kolejarzy, czy narodowości, lub wyznaniu, inne znowu miały cel wyłącznie zapomogowy, a jeszcze inne były prawie tylko bractwem. Że takie rozdrobnienie sił może tylko wyjść na niekorzyść kolejarzy, rozumie się samo przez się i jeżeli położenie personalu kolejowego kiedyś ma być lepszem, należy wadę powyższą jak najsilniej zwalczać. Przedsiębiorstwom kolejowym takie rozdrobnienie sił może tylko być bardzo na rękę, boć niczego tak nie nienawidzą, jak świadomej swego celu służby kolejowej, złączonej w silnej organizacyi. Niestety, istnieje wśród służby kolejowej jeszcze tyle obojętnych na swój los, nie zdających sobie sprawy ani ze swego położenia, ani ze znaczenia organizacyi, że na razie przedsiębiorstwa kolejowe jeszcze zupełnie są ze stosunków takich zadowołone.

Wobec tego kongres stanął nietylko przed zadaniem bardzo ważnem, ale też i ciężkiem. Zadanie to było jednak o tyle ułatwionem, że odbyty przedtem zjazd kierowników lokomotyw uchwalił, by się przyłączyć do organizacyi ogólnej.

*

W obszernym referacie omówił towarzysz tow. Tomschik stosunki, panujące w istniejących w Austryi organizacyach kolejarzy i wykazał dobitnie, że tylko jednolita, wszystkie kategorye obejmująca organizacya, nie oglądająca się ani na wyznanie, ani na narodowość swoich członków może jedynie przynieść pożytek kolejarzom. Wywody jego spotkały się też z ogólnem uznaniem, na całym kongresie nie podniósł się ani jeden głos przeciwny.

To też kongres przyjął jednogłośnie rezolucyę, w której zaznaczono:

„że interes wszystkich kolejarzy w Austryi, wymaga złączenia się w ogólnej, silnej organizacyi bojowej, której zadaniem było by usunięcie ducha kastowego, wychowanie wszystkich kolejarzy w Austryi na ludzi męskich, energicznych i świadomych swojej godności osobistej i by w ten sposób stworzyć z nich czynnik, któryby potrafił ziścić wszelkie żądania kolejarzy, tak na polu ekomicznem, jak i politycznem.

Gdyby wszyscy kolejarze w Austryi zrozumieli zgrozę swego położenia, zapatrywanie i zamiary wypowiedziane w powyższej rezolucyi wkrótce by się ziściły. Nie należy jednak zapomnąć, że same rezolucye nie wystarczają dla osiągnienia tak wielkich celów. Wprawdzie rezolucya powyższa, przyjęta wśród warunków, w jakich kongres się zebrał, jest wielce znaczącym wyrazem ogromnej rzeszy służby kolejowej, ale dopiero wydatna praca może słowa w czyn wprowadzić. A ponieważ stworzenie silnej organizacyi, leży w interesie wszystkich kolejarzy, jest też obowiązkiem każdego rozumnego kolegi, by się wszelkiemi siłami przyczynił do osiągnięcia tego tak świętego celu. Zadaniem kongresu było uchwalenie wytycznej,

zadanie to kongres spełnił, ciąg dalszy roboty należy do kolegów.

Cel nasz da się osiągnąć, jeśli jeden nie spuści się na drugiego, ale każdy dla siebie spełni przypadające nań zadanie. Był kiedyś czas, w którym austryaccy kolejarze wogóle jeszcze nie mieli zrozumienia dla doniosłości organizacyi, w ogóle i przeważnie byli jeszcze wobec niej obojętnymi, a mimo to udało się naszej energicznej agitacyi przysporzyć w krótkim stosunkowo czasie organizacyi 35.000 członków. Nie jestże to dowodem, że przy energiczniejszej nieco i świadomej agitacyi dałby się uzyskać potrójny, poczwórny, a nawet większy jeszcze rezultat? Musiałby tylko każdy z nas współdziałać agitacyjnie i organizacyjnie i musiałby to uważać za obowiązek swego honoru, by organizacyi przysporzyć nowych członków. Niezdecydowanym należy wykazać, że nie wystarcza, jeśli się z organizacyą wprawdzie sympatyzuje, ale samemu dla niej nic nie robi; obojętnych należy pobudzić do przystąpienia do organizacyi, a tych, którzy za fałszywem idą hasłem, należy oświecać i uświadamiać. Program taki daje każdemu z nas szerokie pole dla pracy agitacyjnej, a obowiązkiem każdego jest być nam pomocnym w tem naszem przedsięwzięciu. Wtedy możemy być spokojni o to, że cel nasz wkrótce już osięgniemy.

Jeśli się nam uda, by organizacya stanęła na wysokości swego zadania, to bez wątpienia wzrośnie jej wpływ i umożebni nam przeprowadzenie naszych słusznych żądań, gdyż silną organizacyę respektować muszą przedsiębiorcy nietylko w teoryi, ale i w praktyce.

W mniej więcej taki sam sposób debatowano na kongresie o prasie zawodowej, o której referował tow. Kristan. W również jednogłośnie przyjętej rezolucyi polecił kongres:

„celem możliwie największego ułatwienia wzajemnego zbliżenia się kolejarzy wszelkich kategoryj, celem stworzenia wielkiego nowoczesnego, wszelkim potrzebom kolejarzy odpowiadającego organu zawodowego i by za pomocą takiego organu wywierać w interesie kolejarzy możliwie największy wpływ na opinię publiczną, należy wszystkie organa, służące tylko interesowi pojedynczych kategoryj, zwinąć i zlać je z „Eisenbahnerem", odnośnie powiększyć i zaprowadzić go obowiązkowo we wszystkich organizacych i w końcu rozwinąć najszerszą agitacyę, celem wprowadzenia „Eisenbahnera" we wszystkich publicznych lokalach".

I w tym kierunku mogą naturalnie kolejarze bardzo dużo zrobić i miejmy nadzieję, że wszyscy pod tym względem spełnią swój obowiązek.

Punktem kulminacyjnym obrad kongresu był punkt porządku dziennego: Ustawowe uregulowanie stosunku kontraktowego kolejarzy. Referat ten poruczony sobie miał tow. dr. Verkauf, który w swoim czasie wypracował projekt ustawy, regulującej stosunki kolejarzy, wniesiony w parlamencie przez klub posłów socyalno-demokratycznych. Mówca wziął sobie za zadanie wykazanie, że twierdzenie, jakoby projekt ów nie dał się przeprowadzić, jest mylnem i wywiązał się z zadania tego pod każdym względem znakomicie. W trzygodzinnem obszernem i gruntownem przemówieniu skreślił dr. Verkauf obraz położenia kolejarzy i ich żądania i omówił całą austryacką politykę kolejową. Z wielką znajomością rzeczy i niezbitemi dowodami wykazał, że tylko dlatego brak środków dla przeprowadzenia re orm społecznych, ponieważ przez dziesiątki lat kapitaliści i całe grupy kapitalistów uważali kolej jako dojną dla sie-

bie krowę a państwo niestety szło im bardzo na rękę. Przy obradach nad tym punktem porządku dziennego był też obecnym delegat ministerstwa kolejowego i najwyższa instancya miała tedy sposobność poznać prawdziwe zapatrywania służby kolejowej.

Przyjęta do tego punktu jednomyślna rezolucya brzmi:

„Robotnicy kolejowi w Austryi stoją i nadal na stanowisku wniesionego w swoim czasie przez klub posłów socyalno-demokratycznych projektu ustawy, regulującej stosunek służbowy między kolejami, a służbą kolejową".

Kongres zaznaczył tedy zupełnie jasno nietylko, że się reformy domaga, ale także w jakim celu się jej domaga. Na plotki o zachciankach strejkowych kongres odpowiada: Robotnicy kolejowi domagają się ustawowego uregulowania stosunku służbowego, aby dla nich stworzyć prawną podstawę. Sądzimy, że uregulowanie takie leży też w interesie państwa, jeżeli ono ma odpowiadać swoim moralnym i społecznym obowiązkom.

Kongres, na którym 294 delegatów reprezentowało 140 stacyj, wymagał trzydniowej poważnej i mozolnej pracy, a kiedy na zakończenie obrad zabrzmiały dźwięki „Pieśni pracy", wszyscy uczestnicy przejęci byli wrażeniem, że współdziałali przy błogiem dziele, które musi wydać plon obfity.

Trudno opisać, co za potężne wrażenie zrobił kongres na każdego uczciwego i bezstronnego uczestnika. Jako zgromadzenie kolejarzy, zwołane bez względu na różnice wyznania i narodowości i obesłany przez członków najróżnorodniejszych stronnictw politycznych, kongres wkrótce już nabrał tła socyalno-demokratycznego bez niczyjego wpraw-

dzie starania się i bez narażenia kogokolwiek w toku obrad na najmniejszą nawet przykrość.

Ukształtowanie się takie kongresu było wprost wynikiem stosunków, wśród których kolejarze żyją i pracują. Ilekroć kolejarze przedstawiają wiarogodnie swoje położenie, muszą oni to czynić w sposób praktykowany przez socyalno - demokratycznych kolejarzy. Jeżeli kolejarze stawiają żadania bez uprzedzeń, muszą oni podjąć żądania stawiane przez socyalnych demokratów.

Wrogowie i nieprzyjaciele nasi zarzucają często socyalnym demokratom, że ci są nietoleranccy i nie mają zrozumienia dla przekonań politycznych przeciwnika. Kongres kolejarzy był dowodem, że socyalni demokraci, agitując za swojemi przekonaniami i za nauką socyalistyczną, tylko swój obowiązek spełniają, gdyż wszystkie bezstronne badania doprowadzają do przekonania, że tylko jedna droga prowadzi do wyzwolenia kolejarzy i jest nią droga wskazana przez socyalnych demokratów. Gdyby się nareszcie odzwyczajono od posądzania socyalnych demokratów, że są dynamitardami i wyrzutkami społeczeństwa, gdyby natomiast starano się poznać program i cele socyalnej demokracyi, niejedna bitwa w tej naszej walce byłaby uniknioną, a walka sama łagodniejsze przybrałaby formy.

Miejmy nadzieję, że drugi kongres kolejarzy i w tym kierunku wyda błogie skutki. Trzeba jednak koniecznie, jak już wspomniano, rozwinąć we wszystkich kierunkach praktyczną działalność. A musi ją spełnić nietylko funkcyonaryusz i mąż zaufania, ale jest ona obowiązkiem każdego uświadomionego kolejarza.

I agitacya musi być prowadzoną organizacyjnie i planowo. Organizacyi dostarczyć możliwie największej liczby człon-

ków, wzbudzić świadomość celu i zadań organizacyi, z członków organizacyi zrobić świadomych towarzyszów — oto obowiązek każdego uświadomionego kolejarza i tylko spełnienie obowiązku każdego z nas może sprowadzić wyzwolenie. Jeżeli robota ta spełnioną będzie, zwycięstwo naszej sprawy jest pewnem.

* *
*

Oprócz kongresu kolejarzy, odbył się w minionym roku cały szereg innych zebrań, mających znaczenie dla pojedynczych kategoryi kolejarzy. Wspominamy tylko o konferencyach robotników warsztatowych i ogrzewalń, służby kolejowej, zatrudnionej przy kolei południowej i t. d., a miały one na celu obradowanie nad położeniem kolejarzy tychże kategoryj oraz nad wdrożyć się mającą akcyą dla przeprowadzenia żądań tejże służby. Wszystkie wyż wymienione konferencye były bardzo licznie obesłane i były dowodem, że kolejarze w Austryi mają pełne zaufanie do swojej organizacyi.

Wprost w śmieszny sposób stara się stojący pod kierownictwem osławionego Beberica „Verkehrsbund“ naśladować całą naszą działalność. Od dłuższego czasu już można zauważyć, że to ledwie żyjące stowarzyszenie stara się wszystko to naśladować, co robi nasza organizacya, przyczem się zwykle kończy na samem małpowaniu. W jednem tylko praca tego stowarzyszenia jest oryginalną, to w grubiańskim i wprost ordynarnym tonie gazety wydawanej przez ten „Verkehrsbund“ pod tytułem „Oestereichisch-ungarische Eisenbahner-Zeitung“. Jakie znaczenie ma to stowarzyszenie, wynika choćby z faktu, że zwalcza go do upadłego drugie antysemickie

stowarzyszenie, stojące pod egidą znanego antysemickiego posła Prohaski, jakoteż okoliczność, że w samem łonie tego stowarzyszenia prowadzi się zaciętą walkę za i przeciw Bebericewi, przyczem walczące strony chwytają się najbrudniejszych środków.

* * *

W minionym roku odbyły się też wybory do kolejowego zakładu ubezpieczeń od wypadków, które niestety zakończyły się przegraną kolejarzy, a skutki jej odbijają się dziś na plecach niejednego z nas. Już od dłuższego czasu sfery miarodajne okazywały zupełnie niedwuznacznie swoje niezadowolenie z tego, że w zarządzie zakładu ubezpieczenia od wypadków zasiadali socyalni demokraci, jako reprezentanci służby kolejowej. Nieugiętość tych wybranych członków zarządu w wielu ważnych kwestyach i energia, z jaką bronili interesu kolejarzy, dotkniętych nieszczęśliwymi wypadkami, coraz mniej się podobały miarodajnym sferom, a kiedy zbliżały się wybory delegatów, zdecydowano się na użycie wszelkich środków, aby nie dopuścić na walnem zgromadzeniu do ponownego wyboru socyalnych demokratów. W myśl danego hasła dołożono wszelkich starań, we wszystkich dyrekcyach, by przeprowadzić wybór kandydatów ministeryalnych, przyczem używano zwykłego namawiania, gdzie ono wystarczało, ale nie cofnięto się i przed najbrutalniejszym terroryzmem. Przy pomocy niezwykłego, z góry ułożonego planu, udało się też zebrać walne zgromadzenie, którego wynik wydawał się najmniej wątpliwym. Zupełnie pewni zwycięstwa przeciwnicy nasi nie byli, to też na samem zgromadzeniu używano wszelkich możliwych i niemożliwych sztuczek, by niepewnych delegatów zmusić do głosowania na przeciwników

socyalnej demokracyi. Twierdzeniu, jakoby jakiś wyższy urzędnik zagroził delegatowi z Insbruku utratą posady i jakoby go odprowadził aż do urny wyborczej, do dziś dnia nikt nie zaprzeczył, a natomiast potwierdziło je kilku świadków.

W ten sposób dokonano wyboru zarządu, którego skład pod żadnym względem nie odpowiada zapatrywaniom przeważającej większości ubezpieczonych. Niestety, w ciągu roku przekonano się też praktycznie, że wcale nie jest obojętnem, przez kogo członkowie są reprezentowani. Teraźniejsza reprezentacya popełniła, ze stanowiska ubezpieczonych biorąc, cały szereg błędów i jeżeli w zakładzie tym już dawno można było zauważyć, że interesa ubezpieczonych nie stoją tam wcale w pierwszym rzędzie, to tembardziej można to powiedzieć o czasie, który upłynął od owego wyboru.

Przeciwników organizacyi wynik tego wyboru przekonał, że się co do znaczenia organizacyi grubo pomylili. Chcieli się w wyniku tym dopatrywać „upadku“ organizacyi i zmniejszenia jej wpływu. Już po krótkim czasie jednak mogli się przekonać, że się przeliczyli.

Co do stosunków, panujących przy kolei południowej, przeciwnicy nasi ani na chwilę nie mogli być pesymistami. Wynik wyborów tamże odpowiadał w zupełności życzeniom organizacyi i tylko sposobowi wyborów do owego zakładu należy zawdzięczyć, że tylko towarzysz Rudolf W e i g l — i to przypadkowo — wszedł do zarządu. Ale i on wkrótce, z powodu spensyonowania go, wystąpił z zarządu, tak, że kolejarze, zatrudnieni przy kolei południowej, zupełnie pozbawieni są zastępstwa. Ale już dnia 23 maja służba kolejowa kolei południowej dała dowód swego

niezłomnego przekonania. Tegoż bowiem dnia odbyły się wybory uzupełniające do komisyi personalnej względnie skrutynium, a wyszli jako wybrani wyłącznie członkowie naszej organizacyi.

Większe jednak znaczenie mają odbyte wkrótce potem wybory do funduszu prowizyjnego c. k. kolei państwowych, przy których obrabiano wyborców nie z mniejszym naciskiem, jak przy wyborach do zakładu ubezpieczenia od wypadków. O koleje państwowe przeciwnikom najbardziej się rozchodziło; nie wiedzieli bowiem, że przy tej kolei organizacya nasza zrobiła znaczne i wielkie postępy. Na niezwykle głupi fortel pozwolili sobie przy tej sposobności chrześcijańsko socyalni. O ile z jednej strony wiedzą, że zblamowaliby się tylko, gdyby przy jakimkolwiek wyborze postawili własnych kandydatów, o tyle z drugiej strony tak bardzo są zawiśli od dyrekcyj kolejowych i od wyższych instancyj, że nie mogą się odważyć przeciwstawić kandydatom dyrekcyjnym własnych kandydatów. To też kandydatów dyrekcyjnych mianowali i ich kandydatami w tej słodkiej nadziei, że odniosą wielkie zwycięstwo. Nie przestraszyli się też ci wielcy antisemici faktu, że na liście dyrekcyjnej było aż dwóch — żydów. Ale radość ich okazała się przedwczesną, gdyż lista kandydatów dyrekcyjnych wraz z antysemickimi żydami przepadła z kretesem a z urny wyborczej wyszli jako zwycięzcy kandydaci socyalno-demokratycznej organizacyi.

Podobnie działo się też przy wyborach od centralnej komisyi funduszu prowizyjnego c. k. kolei austryackich państwowych. I tu przeszli ogromną większością głosów kandydaci naszej organizacyi, a ponieważ niektórzy z nich nie mieli obywatelstwa austryackiego — wybory zostały w części

unieważnione. Antysemici, należący w tym wypadku do obozu p Prohaski, znowu skorzystali ze sposobności i znowu przepadli, gdyż i przy wyborach uzupełniających wybrano kandydatów naszej organizacyi.

Pod koniec roku odbyły się przy kolei południowej wybory do funduszu pensyjnego; dały one taki sam rezultat. Wybrano bowiem znowu kandydatów organizacyi.

Z szeregu ważniejszych wyborów, które przypadały na tenże okres czasu, wspominamy jeszcze o dwóch. A więc przedewszystkiem należy wspomnąć o wyborach do zarządu kasy chorych przy kolei północnej cesarza Ferdynanda. Mają one dlatego takie znaczenie, bo tu właśnie udało się przeprowadzić przy wyborach do zakładu ubezpieczenia od wypadków, na delegatów kandydatów dyrekcyjnych, na co przy wyborach do kasy chorych należało zwrócić szczególną uwagę.

Spodziewano się bowiem po stronie nam przeciwnej, że uda się przy pomocy takich samych „uczciwych“ środków, znowu zwyciężyć. Dopuszczano się tedy na nowo niezwykłego terroryzmu, chwytano się najbezwzględniejszych nadużyć — ale tym razem sztuka się nie udała. Organizacya miała baczne oko, a służba tym razem nie chciała się już dać wodzić na pasku dyrekcyjnym. Mimo szwindlów wyborczych, mimo zdrady popełnionej przez zwolenników Beberica, wyszli zwycięsko kandydaci organizacyi, zwyciężyli należący do organizacyi kolejarze kolei północnej.

Równie zwycięsko wypadły dla organizacyi wybory do funduszu pensyjnego przy kolei Wiedeń-Aspang i przy kolei „Schneeberg“; chrześcijańsko socyalni znowu próbowali wszelkich środków, by przeprowadzić wybór swoich kandydatów, ale znowu

odeszli z kwitkiem, osiągnąwszy śmiesznie małą liczbę głosów.

Na całej linii tedy można było zauważyć, że organizacya kroczy od zwycięstwa do zwycięstwa; coraz bardziej wzrasta zainteresowanie się kolejarzy naszą organizacyą, co jej też pozwala na energiczną pracę w kierunku jej wewnętrznego rozwoju. Tak wielkie dzieło, jakiem jest wybudowanie silnej organizacyi, nie da się przecież przeprowadzić w okamgnieniu, ale postępy, jakie organizacya robi, upoważniają nas do najlepszych nadziei na przyszłość.

Z niezwykłem zadowoleniem należy skonstatować, że puste gadanie o tem, jakoby przy austryackich kolejach należało zrzec się działania politycznego, chybiło celu to. Kolejarze doszli już do świadomości, że polepszenie ich bytu zawisłem jest w znacznej mierze od dalszego rozwoju stosunków politycznych. Byłoby wielkim błędem, gdyby chciano obniżyć wartość organizacyi zawodowej, ale ręka w rękę z nią musi pójść walka polityczna, ponieważ najżywotniejsze sprawy obywateli państwa, a więc i kolejarzy, rozstrzygają się na polu politycznem. Kolejarze mają cały szereg interesów, które zawisłe są od rządu i parlamentu i dlatego nie może dla nich być obojętnem, kto ustawy uchwala i kto je wykonywuje. To też kolejarze spełniają tylko swój obowiązek, jeśli interesują się także stroną polityczną życia społeczeństwa naszego, ramię w ramię walczą z całą uświadomioną klasą robotniczą, celem zdobycia władzy politycznej.

Interes każdego kolejarza, interes jego rodziny, interes jego potomstwa wymagają od niego, by się politycznie i zawodowo zorganizował i by wedle sił pracował dla wzmocnienia tychże organizacyj.

Interes organizacyi jest równocześnie interesem kolejarzy w ogóle i każdego z nas z osobna w szczegól-

ności. Co kolejarz robi dla swojej organizacyi, robi on też dla siebie i dla swojej rodziny. Niechaj to sobie każdy kolejarz uprzytomni o każdej porze dnia i nocy, a nadejdzie dzień, w którym organizacya będzie potężna tak, że ją każdy będzie musiał respektować i że przyczyni się do znacznego polepszenia bytu kolejarzy.

* *
*

Rozumie się, że i poza granicami czarnożółtych słupów niejedno zaszło, co też ma znaczenie i dla nas, co zainteresuje i austryackich kolejarzy.

Musimy tedy przedewszystkiem wspomnąć o międzynarodowym kongresie robotników przewozowych, który obradował dnia 4, 5, 6 i 7 lipca w Sztokholmie.

Brali w nim udział delegaci przynależni do związku kolejarzy z Niemiec, Danii, Anglii, Holandyi, Włoch, Norwegii i Szwecyi. Ani stryaccy kolejarze niestety tak bardzo bylzajęci własnemi sprawami, że nie mogli wysłać delegata i musieli się zadowolić wysłaniem telegramu gratulacyjnego. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że na kongresie było reprezentowanych 142.000 robotników przewozowych. W sprawozdaniu, przedłożonem kongresowi, skonstatowano z zadowoleniem, że od ostatniego kongresu, który obradował w Paryżu, liczba członków wzrosła o 21.000. Część robotników przewozowych w Ameryce również przystąpiła do związku.

Jako jedno z głównych zadań poruczono komitetowi nowemu przeprowadzić statystyczne dochodzenia co do warunków płacy i pracy wszystkich kategoryj. Co do formy organizacyi wyrażono na kongresie ogólnie zdanie, że najlepszą podstawą międzynarodowej organizacyi, jest scentralizowana organizacya we wszystkich krajach. Niestety

zauważono, że w tym kierunku niejednokrotnie, szczególnie we Francyi, trzeba jeszcze przeprowadzić pewne zmiany.

W sprawie strejku i bojkotu uchwalono polecić organizacyom największą ostrożność i przezorność.

Jako siedzibę związku uchwalono nadal Londyn. Na sekretarza wybrano ponownie towarzysza Toma Chambersa. Następny kongres odbędzie się w lipcu r. 1904 w Niemczech.

Napawa nas radością, że i międzynarodowa organizacya ciągle się rozwija, a kolejarze, którzy tworzą tak znaczną grupę w szeregu robotników przewozowych, mogą być dumni z tego, iż przejrzeli, że cała ich nadzieja leży w silnej i jednolitej organizacyi.



Ułatwienia jazdy.

Zarządy kolei żelaznych użyczają swemu personalowi i ich rodzinom rozmaitych ulg w jeździe. W tym celu wydanemi zostały postanowienia, które tu w całości umieszczamy. Postanowienia te są z małemi wyjątkami równobrzmiące u wszystkich zarządów kolei żelaznych w Austryi.

I. Rodzaje ułatwień.

A) Kartę wolnej jazdy uzyskać mogą:

a) pozostający w służbie kolejowej w razie podróży służbowej, jakoteż podczas urlopu, z wyjątkiem jazd za urlopem na liniach lokalnych;

b) robotnicy wysyłani na linię do wykonania robót służbowych;

c) personal, ich żony i dzieci dla odwiedzenia kościoła, o ile tenże nie znajduje się w ich miejscu zamieszkania z ważnością do najbliższej stacyi, gdzie się znajduje kościół;

d) personal, robotnicy i zarobnicy w razie, gdy jadą do lekarza kolejowego, w którego okręgu leży ich domostwo, względnie do lekarza prywatnego, mieszkającego w sąsie-

dniej stacyi, lub do zakładu dla chorych (szpitala, kliniki, domu dla obłąkanych i t. d. z wyjątkiem zakładów kąpielowych). O ile chodzi o jazdę do lekarza, należy przedłożyć następnie potwierdzenie dokonanej wizyty, jakoteż okoliczności, że był uzasadniony powód do lekarskiej konsultacyi.

B) Ułatwienia jazdy regie.

a) do jazdy regie ma prawo służba, o ile nie jest w posiadaniu stałych legitymacyj do jazdy po cenach osobowych, a nie przysługuje jej prawo wolnej jazdy, według poprzednich postanowień, a zatem głównie dla jazd na liniach lokalnych, określonych w punkcie A) ustęp a);

b) rodzina służby, o ile żyje z nią pod jednym dachem i jest na ich utrzymaniu;

c) dzieci służby po za domem w szkołach przebywające lub uczące się rzemiosła, które wprawdzie nie żyją wspólnie z rodzicami, jednakowoż od nich czerpią całe swe utrzymanie, o ile dla nich według osnowy następujących postanowień, nie wynika prawo do karty wolnej jazdy;

d) służba domowa personalu, jak długo pozostaje w służbie, jakoteż w razie wstąpienia i opuszczenia służby;

e) członkowie rodziny rodzaju żeńskiego, zwłaszcza matki, teściowe, sieroty i szwagrowe, czynnych w służbie, które są na krótki przeciąg czasu powołane do gospodarstwa domowego, by pielęgnować żonę z powodu połogu lub obłożnej choroby i zastępywał ją w zajęciach domowych, o ile te okoliczności zostaną potwierdzone przez lekarza i bezpośredniego przełożonego;

f) zarobnicy i robotnicy, jakoteż żyjący z nimi wspólnie i przez nich w zupełności

utrzymywane żony i dzieci, o ile ci zarobnicy i robotnicy są uczestnikami instytutu prowizyjnego lub conajmniej przez trzy lata bez przerwy są zajęci.

C) Ułatwienia jazdy za opłatą należytości normalnej.

Zarobnicy i robotnicy, jakoteż z nimi we wspólnem gospodarstwie domowem żyjące i przez nich utrzymywane żony i dzieci, o ile ci robotnicy i zarobnicy są uczestnikami instytutu prowizyjnego lub znajdują się niemniej jak trzy lata w zajęciu.

II. Ułatwienia jazdy, udzielane i dozwalane przez własną dyrekcyę.

Wszelkie prośby o ułatwienie jazdy, o ile ich załatwienie nie należy do zakresu czynności zewnętrznych miejsc służbowych, należy przedkładać dyrekcyi.

Tu należą: wszystkie prośby o ułatwienia jazdy lekarzy kolejowych, służby i robotników na emeryturze, personalu nie podlegającego miejscu służbowemu; wszystkie prośby o dozwolenie wolnego przewozu pakunków, o jazdę pociągami pospiesznemi w podróży innego rodzaju, aniżeli służbowej lub przenośnej, prośby o prolongatę już wypełnionych poleceń, prośby o ułatwienia jazdy; dalej prośby o ułatwienia jazdy na obcych kolejach należy wnosić do własnej dyrekcyi.

Ponadto dozwala się dla własnego personalu następujących ułatwień:

a) Polecenia do powtórnych jazd.

1) Służbowe karty wolnej jazdy ad personam wyższym urzędnikom.

2) Służbowe karty wolnej jazdy dla urzędników, podurzędników i sług kolejowych w miarę służbowej potrzeby.

3) Roczne karty wolnej jazdy dla własnego personalu i robotników do jazdy z miejsca zamieszkania do miejsca służbowego.

4) Roczne karty wolnej jazdy w celu uczęszczania do kościoła, dalej odwiedzania zakładów leczniczych, klinik i t. d

5) Roczne karty wolnej jazdy dla dzieci czynnych, pensyonowanych, prowizyonowanych lub z jakiejkolwiek emerytury korzystających w służbie kolejowej, jakoteż dzieci czynnych robotników w celu uczęszczania na naukę lub do rzemiosła.

6) Karty wolnej jazdy dla substytutów lekarzy kolejowych.

7) Bloki z kartami wolnej jazdy celem zakupna środków żywności dla funkcyonaryuszy, lekarzy kolejowych, dalej dla zarobników conajmniej rok zatrudnionych w służbie warstatowej, w ogrzewalni, w służbie ruchu lub w służbie stacyjnej, w końcu dozorcy ramp — dozorcy robotników lub majstrowie kolejowi przy konserwacyi kolei i służbie nadzorczej.

8) Bloki z kartami wolnej jazdy celem zakupna środków żywności, dla pensyonowanych lub prowizyonowanych funkcyonaryuszy, wdów po nich i sierót, o ile ci funkcyonaryusze podczas swej czynnej służby byli niemi obdzielani.

9) Legitymacye dla pozostających w czynnej służbie fuukcyonaryuszy kolei żelaznych, karty legitymacyjne dla żon i dzieci funkcyoaaryuszy kolejowych i dla pensyonistów według umowy o ułatwieniach w jeździe z 27-go września 1894, względnie I. i II. dodatku i uzupełnienie do II. dodatku.

10) Czasowe legitymacye do jazdy po cenach regie, ważne tylko do jazdy na własnych liniach dla tych funkcyonaryuszy, którym się nie należy legitymacya dla funkcyonaryuszy pozostających w czynnej służbie, dalej dla żon i dzieci takich funkcyonaryuszy.

11) Czasowe legitymacye do jazdy po cenach regie dla takich pensyonowanych i prowizyonowanych funkcyonaryuszy, którym się nie należy karta legitymacyjna dla funkcyonaryuszy kolejowych na emeryturze, również dla takich pensyonistek i prowizyonistek względnie dla ich dzieci i sierót, którym się nie należy legitymacya, dla żon i dzieci funkcyonaryuszy kolejowych przepisana.

12) Czasowe legitymacye dla służby funkcyonaryuszy w czynnej służbie pozostających, pensyonowanych lub prowizyonowanych względnie wdów po nich, które jadą w towarzystwie dzieci poniżej lat 10.

13) Legitymacye do jazdy po połowie ceny dla nauczycieli, którzy uczą dzieci funkcyonaryuszy mieszkających na wsi.

14. Polecenia do kilkakrotnych jazd po cenie regie w obrębie wiedeńskich linii lokalnych dla członków rodziny funkcyonaryuszy niezaopatrzonych w stałe legitymacye.

b) Polecenia do jazd pojedynczych, a mianowicie:

1. Karty wolnej jazdy.

1) Dla przebywających w innych stacyach własnych funkcyonaryuszy, robotników i lekarzy kolejowych przy wstąpieniu do służby, jej opuszczeniu przeniesieniu i z powodu potrzeby poszukania mieszkania.

2) Dla żon i dzieci własnych funkcyonaryuszy i sług w ich towarzystwie podróżujących, co najwyżej na trzy jazdy w roku.

3) Dla członków rodziny funkcyonaryusza w razie śmierci lub nieszczęśliwego wypadku w rodzinie.

4) Dla robotników, którzy ulegli w służbie nieszczęśliwemu wypadkowi na jazdę do lekarza lub do zakładu leczniczego.

5) Dla członków rodziny robotników i funkcyonaryuszy uszkodzonych lub pozostających w leczeniu szpitalnem, celem odwiedzenia tychże.

6) Dla pozostających w szkołach lub w rzemiośle za domem dzieci funkcyonaryuszy na jazdę z początkiem i z końcem roku szkolnego, tożsamo z racyi wielkich wakacyj, Wielkiejnocy, Zielonych świąt i Bożego narodzenia, tudzież małych wakacyj.

7) Wyjątkowo także dla towarzyszy takich osób, którym się udziela wedle poprzednich postanowień biletów wolnej jazdy.

8) W wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie dla pensyonistów i prowizyonistów, dla wdów i sierót po funkcyonaryuszach.

9) Dla funkcyonaryuszy i ich rodzin do pierwszego przeniesienia się po spensyonowaniu względnie sprowizyonowaniu.

2. Jazda po cenie regie.

1) Dla dzieci funkcyonaryuszy, które są w początkach samoistnego zarobkowania, celem odwiedzania rodziców w wyjątkowych razach.

2) Dla dzieci lekarzy kolejowych w razie zajścia warunków, zawartych w postanowieniach ad a 6.

3) Wyjątkowo dla członków rodziny, przyjętych do gospodarstwa domowego.

4) Dla spensyonowanych i sprowizyonowanych funkcyonaryuszy i członków ich ro-

dzin oraz sług, jakoteż dla ich dzieci, pozostających w szkołach poza domem.

5) Dla wdów i sierót po funkcyonaryuszach, o ile one korzystają z emerytury, dalej dla sług, jadących razem z dziećmi poniżej lat 10-ciu, sprowizyonowanych względnie spensyonowanych funkcyonaryuszy, względnie wdów po nich.

6) Dla funkcyonaryuszy c. k. urzędów pocztowych i policyjnych, stacyonowanych na dworcach przy własnych liniach, dalej dla funkcyonaryuszy ekspozytur celnych i ambulansów pocztowych, jadących na własnych liniach.

3. Jazda po połowie ceny.

1) Dla matek i sióstr, zarządzających gospodarstwem domowem, nieżonatych lub owdowiałych funkcyonaryuszy.

2) Dla robotników, korzystających z prowizyi i w wyjątkowych wypadkach dla ich żon i dzieci, dalej dla robotników, pobierających jakąś inną emeryturę.

3) Dla wdów i sierót po robotnikach, o ile one pobierają emeryturę.

4) W szczególnie wyjątkowych wypadkach dla dzieci funkcyonaryuszy, nie żyjących we wspólnem gospodarstwie domowem i przez nich nie utrzymywanych.

5) Dla dzieci funkcyonaryuszy, robotników i zarobników, gdy są zatrudnione jako rzemieślnicy lub słudzy, na czasowe jazdy do domu.

6) Dla żon i dzieci urzędników, wymienionych sub b) 6.

Na każdem podaniu należy wyraźnie uwidocznić powody, na których się prośba opiera.

Ponadto zwraca się uwagę na następujące przepisy:

Jeżeli ułatwienie jazdy potrzebnem jest ze względu na pobór emerytury, prowizyi, lub renty, należy to w podaniu uwidocznić.

W podaniach robotników, pomocników, dyurnistów i funkcyonaryuszy, o trwałe ułatwienia jazdy na własnych i obcych liniach, należy zawsze podać lata służby.

Jeżeli podurzędnik stara się o II. klasę jazdy, to należy przytoczyć kategoryę płacy.

Wszelkie przedłożone podania winny być wnoszone na ręce naczelnika i potwierdzone przez tegoż co do prawdziwości dat.

Do podań o czasowe karty wolnej jazdy, wnoszonych przez funkcyonaryuszy i robotników, którym nie należy się legitymacya, należy dostarczyć fotografię w formacie wizytowym i 60 h. w gotówce

Podania o czasowe karty wolnej jazdy dla służby, mieszkającej poza miejscem służbowem, muszą być potwierdzone w miejscu zamieszkania, podania zaś o karty dla dzieci, celem wolnej jazdy do szkoły, lub terminu, winne być zaopatrzone potwierdzeniem szkoły względnie majstra.

Na przestrzeniach kolei miejskich w Wiedniu, wydaje się karty jedynie do jazdy na miejsca służbowe, personalowi zatrudnionemu przy budowie i ruchu tamtejszych kolei.

W odnośnych podaniach należy zawsze podać przyczynę, dla której funkcyonaryusz nie najął pomieszkania w pobliżu miejsca służbowego.

III. Legitymacye.

Prawo do legitymacyj mają następujące osoby:

1. Właśni funkcyonaryusze, włącznie z lekarzami kolejowymi, którzy nie są opatrzeni w legitymacye dla czynnych funkcyonaryuszy na zasadzie I. dodatku do umowy z 27. września 1894.

2. Żony i dzieci ponad 10 lat funkcyonaryuszy i lekarzy kolejowych, które z funkcyonaryuszem wzgl. lekarzem kolejowym żyją we wspólnem gospodarstwie domowem, są przezeń w zupełności utrzymywani, o ile nie są obdzieleni legitymacyami dla żon i dzieci funkcyonaryuszy kolejowych w myśl uzupełnienia do II. dodatku wymienionej umowy.

3. Sługi funkcyonaryuszy i lekarzy, jadące w towarzystwie dzieci poniżej lat 10 z wyłączną ważnością dla podróży, odbywanych w towarzystwie dzieci.

4. Pensyonowani i prowizyonowani, lub pobierający datek z łaski funkcyonaryusze, którzy nie są obdzieleni w legitymacye dla funkcyonaryuszy na emeryturze według postanowień umowy z 27. września 1894.

.5 Żony i dzieci ponad 10 lat funkcyonaryuszy, określonych w 4 punkcie w okolicznościach zachodzących w punkcie 2.

6. Wdowy po zmarłych w służbie czynnej lub na emeryturze funkcyonaryuszach, pobierające pensyę, prowizyę, lub datek z łaski — i dzieci funkcyonaryuszy, pobierające dodatek na wychowanie, na podstawie statutu, lub z łaski, lub pozostające we wspólnem gospodarstwie z wdową i przez nią w zupełności utrzymywane.

7. Sługi jadące w towarzystwie dzieci poniżej lat 10 pensyonowanych, prowizyonowanych, lub zmarłych funkcyonaryuszy z wyłączną ważnością dla podróży w towarzystwie dzieci.

Za funkcyonaryuszy w pojęciu powyższych postanowień uważa się:

Ustanowieni z płacą roczną lub miesięczną urzędnicy, podurzędnicy i służba, aspiranci, dyurniści, wolontaryusze i służba rodzaju żeńskiego, dalej stale zajęci na posadach podurzędników, lub służba stale pozostająca na liście pensyjnej, lub używani na stałych posadach służbowych — względnie robotnicy podczas trwania ich zajęcia tego rodzaju — w końcu robotnicy, pozostający conajmniej przez 10 lat w służbie.

Do każdego podania należy dołączyć fotografię formatu wizytowego nowszej daty, nie użytą już w celach legitymacyjnych, dalej jedna korona w gotówce na oprawę legitymacyi.

Jeżeli podurzędnik ubiega się o legitymacyę drugiej klasy, to należy podać kategoryę płacy.

Można również dozwolić na wzięcie ze sobą w podróż dzieci niżej lat 10 po cenach osobowych, o ile one pozostają we wspólności domowej z funkcyonaryuszem i są przez niego zupełnie utrzymywane, co ma być potwierdzonem w podaniu przez naczelnika.

Wydaje się również legitymacye w wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie wdowom i sierotom — nie p bierającym emerytury — te jednakowoż podlegają obowiązkowi stemplowemu według § 12 ustawy z 19 lipca 1902 D. u. p. Nr. 153.

Należytość stemplowa wynosi w tym wypadku:

dla III klasy	jazdy	2 K	50 h
„ II „	„	5 „	
„ I „	„	10 „	

Również podlegają tej samej taryfie stemplowej legitymacye dla żon i dzieci funkcyo-

naryuszy kolejowych, ważne do jazdy na obcych kolejach.

Prośby o nowe wypełnienie, prolongatę lub przepisanie trwałych legitymacyj z powodu zmiany roku, należy przedkładać za pomocą konsygnacyi, oddzielnie wedle rozmaitych kategoryj legitymacyi. Terminy dla takich przedłożeń ogłasza się corocznie za pomocą rozkazów służbowych.

O ile na podstawie wyżej podanych postanowień potrzebne jest złożenie kwoty wartościowej — to należy ją uiścić w gotówce.

IV. Ceny jazdy.

Dotychczas zaprowadzono jednolite ceny jazdy na następujących liniach:

1. C. k. austryackie koleje państwowe (z wyjątkiem kilku kolei lokalnych, dla których istnieją nieco wyższe ceny personalne).
2. C. k. uprzyw. Towarzystwa kolei południowych.
3. C. k. uprzyw. kolej północna cesarza Ferdynanda.
4. C. k. uprzyw. kolei Kaschau-Oderberg (linie austryackie).
5. C. k. uprzyw. Towarzystwo kolei Aussig-Teplitz.
6. C. k. uprzyw. austryacko-węgierskie Towarzystwo kolei żelaznych — i
7. C. k. uprzyw, czeskie Towarzystwo kolei północnych, a mianowicie w wysokości:

klasa	pociąg osob.	pociąg posp.
I.	1·5 h	2·0 h
II.	1·0 „	1·5 „
III.	0·5 „	1·0 „

od osoby i kilometra (z wyłączeniem podatku od biletów kolejowych).

Tabela cen jazdy

włącznie z podatkami od biletów kolejowych na powyżej wymienionych kolejach, przedstawia się następująco:

Zwykła jazda pociąg osobowy III. klasy							
kilom.	cena w halerzach	kilom.	cena w halerzach	kilom.	cena w halerzach	kilom.	cena w halerzach
10	6	290	162	570	320	8`0	476
20	12	300	168	580	326	860	482
30	18	310	174	590	330	870	488
40	22	320	180	600	336	880	494
50	28	330	186	610	342	890	498
60	34	340	190	620	348	900	504
70	40	350	196	630	354	910	510
80	46	360	202	640	358	920	516
90	50	370	208	650	364	930	522
100	56	380	214	660	370	940	526
110	62	390	218	670	376	950	532
120	68	400	224	680	382	960	538
130	74	410	230	690	386	970	544
140	78	420	236	700	392	980	550
150	84	430	242	710	398	990	554
160	90	440	246	720	404	1000	560
170	96	450	252	730	410	1010	566
180	102	460	258	740	414	1020	572
190	106	470	264	750	420	1030	578
200	112	480	270	760	426	1040	582
210	118	490	274	770	432	1050	588
220	124	500	280	780	438	1060	594
230	130	510	288	790	442	1070	600
240	134	520	292	800	448	1080	606
250	140	530	298	810	454	1090	610
260	146	540	302	820	460	1100	616
270	152	550	308	830	466		
280	158	560	314	840	470		

Dla wyższych klas i dla pociągów pospiesznych wynosi cena:

II. kl. pociągu osobowego podwójna cena III. klasy.

I. klasa pociągu osobowego potrójna cena III. klasy.

III. klasa pociągu pospiesznego podwójna cena III. klasy pociągu osobowego.

II. klasa pociągu pospiesznego potrójna cena III. klasy pociągu osobowego.

I. klasa pociągu pospiesznego poczwórna cena III. klasy pociągu osobowego.

Inne koleje zatrzymały dawne zasady cen personalnych, a mianowicie:

Zarząd kolei	Pociąg osob. I.	Pociąg osob. II.	Pociąg osob. III.	Pociąg posp. I.	Pociąg posp. II.	Pociąg posp. III.
	Helery za osobę i kilom.					
B. C. B......	1·5	1·0	0·5			
Bośn. hergow. kolei państ.	1·6	1·2	0·8			
B. M. B.	2·0		1·0			
B. C. B......	3·2	1·6	0·8	3·2	1·6	0·8
C. k. kolej wojskowa ..	1·8	1·2	0·6			
Oe. U. W. B.	2·0	1·2	0·7	2·5	1·5	1·0
E. W. A.....	2·0	1·5	1·0			
Kolej na Schneeberg .	50% zwyczajnej ceny za turę					
D. D. S. G...	1/5 normalnej należytości za jazdę					

Do powyższych cen należy doliczyć jeszcze podatek od biletów kolejowych.

Przepisy egzaminacyjne

dla całego personalu c. k. austr. kolei państwowych[1]).

Wymagane wykształcenie.

A. Dla wyższej służby kolejowej.

Przy obsadzaniu posad urzędniczych, wymagających znajomości prawniczych lub technicznych, można uwzględnić tylko takich petentów, którzy się wykażą ukończonemi studyami uniwersyteckiemi, względnie politechnicznemi, oraz egzaminami państwowemi, względnie dyplomem z tych nauk, które są potrzebne do wypełniania obowiązków odnośnej posady.

Wszystkie inne wyższe posady mogą być obsadzane średnimi urzędnikami kolejowymi.

B. Dla średniej służby kolejowej.

Starający się o posadę urzędnika, muszą się wykazać, o ile nie służyli jako czynni oficerowie przy armii, lub marynarce, dowodem potrzebnego naukowego uzdolnienia.

Wyjątek stanowią urzędnicy manipulacyjni.

---

[1]) Przy kolejach prywatnych istnieją prawie te same przepisy.

Dowód ten stanowi: świadectwo ukończonego wyższego gimnazyum, lub wyższej szkoły realnej, względnie świadectwo równorzędnego zakładu naukowego, lub specyalnej komisyi egzaminacyjnej.

C. Dla kancelaryjnej służby manipulacyjnej.

Starający się o posadę urzędnika manipulacyjnego, musi przedłożyć dowód ukończonej szkoły przemysłowej, wydziałowej, względnie niższego gimnazyum, lub niższej szkoły realnej, albo równorzędnego zakładu wojskowego.

D. Dla służby sanitarnej.

Starający się o posadę lekarza kolejowego, muszą się wykazać dyplomem doktora wszech nauk lekarskich.

E. Dla niższej służby kolejowej.

Starający się o posadę podurzędnika lub sługi kolejowego, musi się wykazać, oprócz potrzebnego do danej pracy uzdolnienia fachowego, także odpowiedniem wykształceniem szkolnem.

Starający się o posadę sługi kolejowego, musi się wykazać ukończoną szkołą ludową; starający się o posadę podurzędnika, jeżeli nie służył przy wojsku jako feldfebel lub zugsführerzy, względnie w równorzędnej randze przy c. k. armii, przy załodze w Bośni i Hercegowinie, przy obronie krajowej, żandarmeryi lub marynarce, musi się wykazać świadectwem ukończonej szkoły wydziałowej, przemysłowej, niższej realnej, lub niższego gimnazyum, względnie równorzędnego zakładu wojskowego.

Starający się o posady, do których ustawą lub rozporządzeniem przepisany jest spe-

cyalny egzamin (maszyniści, palacze), muszą się wykazać powyżej wymienionym egzaminem.

Praktyczne wykształcenie i egzamina służbowe.

A. Dla wyższej służby kolejowej.

Dla urzędników wyższej służby kolejowej, wymagane jest wykształcenie, przepisane dla średniej służby kolejowej.

B. Dla średniej służby kolejowej.

1. Kandydatów na posady urzędników w średniej służbie kolejowej, przy ruchu lub w służbie adminisracyjnej, należy przydzielić w odpowiedniem miejscu na przeciąg trzech miesięcy w charakterze aspirantów lub wolontaryuszy, a to celem praktycznego wykształcenia.

W przeciągu tego czasu należy ich specyalnie wykształcić w służbie telegraficznej.

Po upływie tych trzech miesięcy, obowiązani są złożyć egzamin telegraficzny.

2. Po złożeniu egzaminu telegraficznego, kandydaci przydzieleni zostaną do służby ruchu względnie administracyjnej, celem praktycznego nauczenia się tejże, poczem obowiązani są do złożenia dwu egzaminów zawodowych.

Przedewszystkiem należy kandydatów przydzielić na przeciąg czterech do siedmiu miesięcy do służby ruchu, celem dokładnego wykształcenia w tejże, poczem po upływie tego czasu obowiązani są złożyć egzamin z instrukcyj i przepisów, obowiązujących przy służbie ruchu.

3. Po złożeniu egzaminu ze służby ruchu, należy kandydatów na przeciąg trzech do

dziewięciu miesięcy przydzielić do właściwej służby, poczem, jeżeli chcą osiągnąć stopień urzędnika X. rangi, muszą złożyć egzamin zawodowy z ogólnych instrukcyj i przepisów, obowiązujących w danej służbie.

Egzamin zawodowy odmienny jest dla każdego działu służby, a mianowicie:

a) dla służby administracyjnej: egzamin administracyjny;

b) dla służby przy budowie i konserwacyi: egzamin budowniczo-techniczny;

c) dla służby hajcowej i warsztatowej: egzamin techniczny;

d) dla służby ruchu i manipulacyjnej: egzamin ruchu i manipulacyjny;

e) dla służby rachunkowej i magazynowej: egzamin rachunkowy.

Program egzaminów, skład komisyi, jakoteż bliższe określenie warunków egzaminacyjnych, określone są osobnemi przepisami.

Na wyjątki pod tym względem może pozwolić tylko ministerstwo kolejowe w nadzwyczajnych okolicznościach, a mianowicie, jeżeli kandydat przyjęty zostanie do specyalnej służby, z tem jednak zastrzeżeniem, iż do służby, wymagającej złożenia fachowego egzaminu, nigdy użytym być nie może.

C. **Dla niższej służby kolejowej**.

Kandydaci na posady podurzędników i służby kolejowej winni, w razie przyjęcia, poddać się przygotowawczej służbie, płatnej dziennie, a to celem praktycznego wykształcenia.

Termin trwania tej służby określony jest przepisami egzaminacyjnemi, poczem kandydaci mają się poddać przepisanemu egzaminowi służbowemu

Termin ten obowiązuje wszystkich petentów do posad w niższej służbie kolejowej.

1. Przyjęcie do służby przygotowawczej.

Kategorye służbowe podurzędników, względnie służby kolejowej, które obowiązane są do odbycia służby przygotowawczej, są następujące:

a) podurzędników: bahnmistrze, mistrze stacyjni, telegraficzni, blokowi i mostowi, werkmistrze dla zakładów gazowych, elektrycznych, impregacyjnych, oraz warsztatowi i tłómacze;

b) służba, strażnicy, zwrotnicy, bahnrichter, pomocnik warsztatowy, werkman, palacz, zastępca maszynisty, dozorcy wozów, konduktorzy pociągów ciężarowych, stationsdiener, stationsgehilfe, stationsaufseher, ladescheinschreiber, magazinsdiener, magazinsgehilfe, przesuwacze, lampiści, spisywacze wozów i czyściciele wozów.

2. Mianowanie po wstępnym egzaminie.

Posady w niższej służbie kolejowej nadaje się tym, którzy służbę tę przez pewien czas z zadowoleniem pełnili i którzy poddali się następnym egzaminom. Posady te są następujące:

a) w kategoryi podurzędników: maszyniści, werkmistrze, hajcowi, rewizorzy, nadkonduktorzy, konduktorzy pociągów osobowych, majstrzy magazynowi i wozowi:

b) w kategoryi służby: blokowi, starsi palacze i przy sztabilkach, dozorcy pomp i maszyn, konduktorzy pociągów osobowych i manipulacyjni, kierownicy pociągów ciężarowych i starsi przesuwacze.

3. Posady bez egzaminów.

Posady bez egzaminów, tylko na podstawie osobistej kwalifikacyi, nadaje się w dziale

służby następującym kategoryom: kontrolorom strażników, blokowym, starszym werkmanom, dozorcom wozów i oświetlenia i partieführerom, czyścicielom wozów. Posady te nadaje się tylko takim, którzy już z zadowoleniem pełnili służbę kolejową przez dłuższy czas.

Posady drukarzy biletów kolejowych i przy prasach autograficznych nadane zostaną także bez poprzedniego egzaminu tylko takim, którzy przynajmniej dwa lata służbę kolejową pełnili i którzy wykażą się odbytą praktyką w zawodzie drukarskim lub litograficznym.

Posady portyerów i stróżów nadane zostaną także bez poprzedniego egzaminu, tym jedynie ze służby kolejowej, którzy się szczególnie zasłużyli i którzy ze względu na stan zdrowia, nie mogą pełnić służby przy ruchu.

W anologiczny sposób, jak służbę portyerów, należy nadawać bez egzaminów, posady kancelistów, pomocników i służących kancelaryjnych, służących w magazynach materyałowych, laborantów w zakładach telegraficznych, dozorców domów i stróżów nocnych.

Termina egzaminów i powołanie do tychże.

Egzamina służbowe dla średniej i niższej służby kolejowej, winny się odbywać cztery razy do roku, a mianowicie: w lutym, maju, sierpniu i listopadzie, względnie w miarę wymagań służbowych, przed komisyą egzaminacyjną, wyznaczoną przez dyrekcyę ruchu. Powołanie do egzaminu następuje urzędownie przez dyrekcyę ruchu po upływie minimalnego terminu, jak również po relacyi bezpośredniego przełożonego, iż petent jest dostatecznie przygotowany do egzaminu.

Skoro się wykaże, iż petent do niższej służby kolejowej jest dostatecznie do egza-

minu przygotowany, a od tego zależy jego przyjęcie, należy go po odbyciu przepisanego czasu praktyki do egzaminu przypuścić.

Przypuszczenie do egzaminu komercyalnego i stacyjnego, odnośnie do służby ruchu, nastąpić może tylko na prośbę petenta, po odbyciu przepisanej praktyki.

Dyrekcya ruchu winna ostro przestrzegać, by niższa służba kolejowa, począwszy od pierwszego egzaminu po odbyciu praktyki, najdłużej w sześć miesięcy była egzaminowana.

Warunki egzaminacyjne.

A. Dla egzaminów fachowych dla średniej służby kolejowej.

Przy pierwszym egzaminie ruchu i następującym po nim egzaminie zawodowym, należy kandydatom przedłożyć dwa pytania z każdego przedmiotu, na które mają dać pisemną odpowiedź.

Oprócz tego należy każdemu kandydatowi dać do obrobienia temat z zakresu jednego z głównych przedmiotów odnośnego egzaminu zawodowego, celem wypracowania krótkiej rozprawki, możliwie w formie używanej faktycznie w służbie, celem poznania daru oryentacyjnego i praktycznego uzdolnienie kandydata do robót konceptowych, praktykowanych w średniej kolejowej służbie ruchu i administracyi.

Przy ustnej części egzaminu należy baczyć na to, czy kandydat w ogóle obznajomiony jest z materyałem egzaminacyjnym.

Oprócz tego należy przy ustnych egzaminach w zakres zadawać się mających pytań, wciągnąć odpowiedzi, dane przez kandydatów w ich wypracowaniach pisemnych i przez dodatkowe albo uzupełniające pytania, zrozumienie danych odpowiedzi skonstatować.

Wszystkie, w myśl obowiązujących przepisów odbywające się egzamina, odbywają się pod klauzurą i pod nadzorem jednego z członków komisyi egzaminacyjnej, który kandydatów poucza o wyznaczonym dla każdorazowego pisemnego wypracowania terminie, oraz o uchwale komisyi, zezwalającej na ewentualne używanie książek i innych środków pomocniczych przy odnośnem wypracowaniu.

Do egzaminów ustnych należy równocześnie przypuścić w regule najwięcej trzech kandydatów, a trwanie egzaminowania należy tak obliczyć, by na każdego przypadała przeciętnie godzina.

W interesie pewności zamierzonych przez egzamina celów służbowych, zaleca się komisyom egzaminacyjnym równomierne ostre i sumienne egzaminowanie.

B. **Egzamina zawodowe dla niższej służby kolejowej.**

Egzamina służbowe na posady niższej służby kolejowej są pisemne i ustne.

Egzamin pisemny dla niższej służby kolejowej ogranicza się, o ile na poszczególne posady nie jest przepisany większy materyał, na udowodnienie, że kandydat potrafi o jakiemś zajściu z zakresu jego służby w zrozumiałej i odpowiedniej formie złożyć pisemny raport i że umie powtarzające się regularnie w zakresie jego służby pisemne wypracowania bez błędów przeprowadzić.

Przy egzaminach służbowych na pierwsze posady w niższej służbie kolejowej należy pisemny egzamin tak urządzić, by równocześnie módz skonstatować, czy kandydat posiada dostateczne wiadomości językowe dla sprawowania odnośnej posady.

Przy egzaminie ustnym należy szczególnie baczyć na to, czy kandydat zna w zupełności wszystkie ważniejsze, szczególnie w praktycznej służbie zastosowane przepisy, a resztę przepisów instrukcyjnych przynajmniej w zarysach ogólnych i czy okazuje zdrowe zrozumienie przepisów oraz zdolność łatwego zoryentowania się w tychże.

W wypadkach, w których egzamin praktyczny nie jest wyraźnie przepisanym, zastrzega się komisyi egzaminacyjnej względnie komisarzowi egzaminacyjnemu rozstrzygnięcie, czy egzamin ten ma być dokonanym przed lub po egzaminie ustnym.

Egzamina poprawcze.

a) Każdemu kandydatowi, który przy pierwszym egzaminie nie zdał zawodowego egzaminu urzędniczego, dozwolonem jest tylko jednorazowe powtórzenie tegoż z tych części i przedmiotów, z których został reprobowanym.

Termin, w ciągu którego ma się odbyć egzamin poprawczy, oznacza komisya egzaminacyjna; nie może on jednak przekroczyć sześciu miesięcy.

b) Kandydaci na pierwsze posady w niższej służbie kolejowej, którzy zostali w zupełności albo z niektórych tylko przedmiotów reprobowani, mają przystąpić do egzaminu powtórnego, z niezdanych części albo przedmiotów, po upływie terminu, przez komisyę egzaminacyjną lub egzaminatora oznaczyć się mającego.

Kandydatów, którzy egzaminu służbowego dla wymienionych kategoryj niższej służby kolejowej nie zdali, należy, na prośbę ich, przypuścić do powtórnego z niezdanych części lub przedmiotów i to po upływie terminu

przez komisyę egzaminacyjną lub egzaminatora oznaczyć się mającego.

Okres czasu, w ciągu którego należy przystąpić do egzaminu poprawczego, nie może przekroczyć minimalnego terminu, przeznaczonego do praktycznego wykształcenia się dla odnośnej posady, a o ile termin ten wynosi więcej niż rok lub wogóle nie jest ściśle określonym, nie może przekroczyć terminu jednorocznego.

Gdyby się okazała potrzeba powtórzenia całego egzaminu, okres czasu dla przypuszczenia do tegoż należy wymierzyć wedle wyznaczonej najdalszej granicy.

Więcej niż jednorazowe powtórzenie egzaminów służbowych, nie jest dopuszczalne.

Egzamin przy przeniesieniu na inną posadę.

Kandydaci, którzy się starają o przeniesienie z jednego działu średniej lub niższej służby kolejowej do innego działu, albo o przydzielenie na inną posadę tego samego działu, do której odpowiednio do wymagań niniejszych przepisów egzaminacyjnych mają dostateczną kwalifikacyę, mają w razie uwzględnienia ich prośby zdać po upływie odpowiedniego terminu egzamin z wszystkich tych przedmiotów, z których nie zdawali, starając się o uzyskanie poprzednio przez nich zajmywanej posady.

Komisye egzaminacyjne.

Dla przeprowadzenia egzaminów służbowych ustanawia się przy każdej państwowej dyrekcyi kolejowej stałe komisye egzaminacyjne. W skład ich wchodzą:

a) d l a ś r e d n i e j s ł u ż b y k o l e j o w e j: dyrektor państwowej kolei lub tegoż zastępca, jako przewodniczący i dwóch lub trzech członków jako egzaminatorzy;

b) dla niższej służby kolejowej: przynajmniej trzej urzędnicy c. k. dyrekcyi kolei państwowych jako członkowie; rangą najstarszy jest przewodniczącym.

A) Egzamina zawodowe urzędników.

I. Egzamin telegraficzny.

1. Komisya egzaminacyjna dla egzaminu telegraficznego.

Komisya składa się z następujących członków:

Jako przewodniczący: Referent ruchu lub tegoż zastępca.

Jako egzaminatorowie: Kontrolor telegrafu, oraz wyznaczony w tym celu przez dyrektora kolei państwowych urzędnik dyrekcyjny ze służby ruchu.

2. Zakres egzaminu telegraficznego.

a) warunek przypuszczenia do egzaminu:

Powołanie kandydatów do egzaminu telegraficznego następuje urzędownie przez przełożoną dyrekcyę kolei państwowych najpóźniej w przeciągu ośmiu dni po upływie trzechmiesięcznego terminu nauki albo wcześniej w miarę zgłoszeń kandydatów;

b) Przedmioty objęte egzaminem służbowym:

Egzamin telegraficzny składa się z działu praktycznego i z działu teoretycznego; z ostatniego zdaje się tylko ustny egzamin.

1. Część praktyczna egzaminu telegraficznego obejmuje:

a) biegłość w nadawaniu i odbieraniu depesz — i

b) zdolność rozpoznania błędów i przeszkód, jakie się często zdarzają przy telegraficznych aparatach i połączeniach tychże.

Teoretyczna część egzaminu telegraficznego obejmuje:

a) zasady elektryczności i magnetyzmu;

b) zasady elektrycznego sygnalizowania i telefonowania;

c) instrukcyę dla służby telegraficznej przy kolejach i regulamin sygnałowy;

d) taryfy należytościowe dla telegramów i regulamin dla międzynarodowej służby telegraficznej.

II. Egzamin ruchu.

1. Komisya egzaminacyjna dla egzaminu ruchu.

Komisya egzaminacyjna składa się z następujących członków:

Z dyrektora kolei państwowych lub tegoż zastępcy jako przewodniczącego; z referenta ruchu i wyznaczonych na wniosek dyrekcyi kolei państwowych przez c. k. ministerstwo kolejowe urzędników służby ruchu jako egzaminatorów.

2. Przedmioty objęte egzaminem ruchu.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu.

Powołanie kandydata do egzaminu ruchu następuje urzędownie przez dyrekcyę kolei państwowych, po odbyciu przepisanej czteromiesięcznej nauki i na podstawie przedłożonej relacyi bezpośredniego przełożonego, iż petent jest dostatecznie do egzaminu przygotowany.

b) Przedmioty egzaminacyjne.

Następujące przedmioty tworzą materyał pisemnego i ustnego egzaminu:

1) regulamin ruchu;

2) przepisy sygnalizacyjne, obowiązujące przy wykonywaniu służby;

3) instrukcya służby ruchu;

4) dodatki szczegółowe, wydane do instrukcyi ruchu;

5) znajomość odnośnie do służby ruchu obowiązujących zarządzeń i obowiązków personalu stacyjnego, towarowego i pociągowego;

6) ogólne i szczegółowe przepisy o używaniu wozów własnych i obcych, znajomość części składowych tychże i przyrządów do ładowania;

7) przepisy o transportowaniu wojska, jak również o zachowaniu się służby ruchu w czasie wojny;

8) przepisy ruchu na kolejach lokalnych;

9) przepisy odnośne do udzielania pierwszej pomocy, przed przybyciem lekarza, w razie wypadków i nagłych zasłabnięć, jak również w razie epidemij lub chorób zakaźnych, przepisanych instrukcyami dla służby sanitarnej; znajomość obchodzenia się z przyrządami ratunkowemi;

10) regulamin domowy i pożarny.

Dalsze egzamina zawodowe.

III. Administracyjny egzamin zawodowy.

I. Komisya egzaminacyjna.

Komisya egzaminacyjna składa się z następujących członków:

Z dyrektora kolei państwowych lub tegoż zastępcy, jako przewodniczącego, naczelnika sekretaryatu i naczelnika oddziału rachunkowego, jako egzaminatorów.

2. Przedmioty objęte egzaminem

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu są te same, co przy egzaminie ruchu.

b) Przedmioty objęte egzaminem są następujące:

1. Organizacya zarządu kolei państwowych w Austryi.

2. Ogólny zarys geografii kolei żelaznych w Europie.

3. Pragmatyka służbowa dla służby austryackich kolei państwowych, oraz szemat płac wraz z innemi dodatkami.

4. Statuty i regulaminy wszystkich dla służby austryackich kolei państwowych istniejących instytucyj humanitarnych, oraz przepisy obowiązkowego ubezpieczenia od wypadków.

5. Instrukcya w sprawie uniformowania urzędników, podurzędników i służby.

6. Instrukcya załatwiania aktów przez dyrekcye kolei państwowych.

7. Instrukcya dla służby sanitarnej.

8. Instrukcya w sprawie udzielania nietaryfowych ulg jazdy, transportów regie i innych ułatwieniach przewozowych.

9. Ustawa o koncesyach kolejowych, obie ustawy o wywłaszczeniu dla celów kolejowych i o księgach kolejowych, oraz instrukcya o przeprowadzeniu wykupna gruntów i stojących z niem w związku interesów, odnośnie do w ruchu będących linij kolejowych.

10. Ustawa o odszkodowaniu przez przedsiębiorstwa kolejowe za uszkodzenia cielesne i zabicia, wynikłe podczas ruchu, oraz najgłówniejsze przepisy związków asekuracyjnych, w których zarząd kolei państwowych partycypuje.

11. Regulamin ruchu kolejowego.

12. Ustawowe przepisy o opodatkowaniu kolei żelaznych, oraz instrukcye o prowadzeniu agend podatkowych przy dyrekcyach kolei państwowych.

13. Instrukcye odnoszące się do ogólnych przepisów o rachunkach i książkowaniu przy zarządach kolei państwowych wraz ze szematem kontowania.

14. Instrukcya odnosząca się do rachunków i ewidencyi wydatków ruchu.

15. Instrukcya o staranie się o inwentarz i prowadzenie ewidencyi materyałów.

IV. Egzamin budowniczo-techniczny.

I. Komisya egzaminacyjna.

Komisyę egzaminacyjną składają:

Dyrektor kolei państwowej lub tegoż zastępca, jako przewodniczący;

Referent techniczny i naczelnik sekretaryatu, jako egzaminatorowie.

Przedmioty objęte egzaminem.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu są te same jak przy egzaminie ruchu.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Najważniejsze ustawowe i inne państwowe przepisy, odnoszące się do spraw koncesyjnych kolei żelaznych, wywłaszczenia dla celów kolejowych, kolejowych dróg dojazdowych, oraz do budowli w rejonie ogniowym kolei żelaznych.

2. Przepisy budowy odnośnie do umów z niemieckiem towarzystwem kolei

3. Instrukcye i inne przepisy, odnośnie do budowy kolei, utrzymaniu i dozorowaniu sztreki, łącznie z przepisami o wykupnie gruntów, tak co do budujących się linij, jak i w ruchu będących.

4. Ogólne i szczegółowe przepisy, odnoszące się do rachunków i ewidencyi wydatków przy służbie budowlanej i konserwacyi kolei, o wystaraniu się i ewidencyi mate-

ryałów i inwentarza, w końcu odnoszące się do tych samych działów służby szematów kontowania.

5. Instrukcya o regietransportach.

6. Organizacya zarządów kolei państwowych w Austryi.

7. Główne zasady z geografii kolejowej w Europie.

8. Pragmatyka dla służby c. k. austryackich kolei państwowych wraz z szematem płac i innemi dodatkami.

9. Statuty i regulaminy wszystkich dla służby austryackich kolei państwowych istniejących instytucyj humanitarnych, oraz przepisy zastosowania agend obowiązkowego ubezpieczenia od wypadków.

V. Egzamin maszynowo-techniczny.

1. Komisyę egzaminacyjną dla egzaminu maszyno-technicznego składają:

Dyrektor kolei państowych, albo tegoż zastępca, jako przewodniczący, referent ruchu i naczelnik sekretaryatu, jako egzaminatorzy.

2. Zakres maszynowo-technicznego egzaminu.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu są takie same, jak przy egzaminie ruchu.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Rozdział i oznaczenie parku c. k. austryackich kolei państwowych.

2. Urządzenie i konstrukcya używanych lokomotyw i wozów, oraz znajdujących się w ruchu urządzeń mechanicznych, jak windy, stacye wodne, obrotnice i t. d.

3. Urządzenia, odnoszące się do budowy i reperacyi środków przewozowych, odnośnie do przepisów technicznych, i umowy z niemieckiem stowarzyszeniem kolejowem, względnie regulaminu wozowego.

4. Ustawowe i inne państwowe przepisy o ochronie przed wypadkami, mogącymi wynikać z używania siły parowej (policya kotłów parowych).

5. Wewnętrzne instrukcye i inne przepisy służbowe, odnoszące się do prowadzenia pociągów i do służby warsztatowej.

6. Ogólne i o ile możliwie szczegółowe przepisy instrukcyi o rachunkach i ewidencyi wydatków ruchu, odnoszących się do prowadzenia pociągów i do służby warsztatowej, oraz przepisy o wystaraniu się i o ewidencyi materyałów i inwentarza, w końcu odnoszące się do tych samych działów służbowych części szematu kontowania i instrukcya o regietransportach.

7. Organizacya zarządów kolei państwowych w Austryi.

8. Ogólne wskazówki geografii kolejowej w Europie.

9. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. austryackich kolei państwowych, wraz z szematem płac i innemi dodatkami.

10. Statuty i regulaminy wszystkich dla służby austryackich kolei państwowych istniejących instytucyj humanitarnych, oraz przepisy służbowe dla sprawowania agend obowiązkowego ubezpieczenia od wypadków.

VI. Egzamin komercyalny.

1. Komisyę egzaminacyjną dla egzaminu komercyalnego składają:

Jako przewodniczący: dyrektor kolei państwowych lub tegoż zastępca;

Jako egzaminatorowie: referent oddziału komercyalnego, naczelnik kontroli dochodów i naczelnik sekretaryatu.

2. Zakres egzaminu komercyalnego.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu są te same jak przy egzaminie ruchu.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Regulamin ruchu austryacko-węgierskich kolei państwowych wraz z dodatkowemi przepisami.

2. Zasadnicze przepisy, obowiązujących taryf.

3. Zasadnicze taryfy dla ruchu osobowego, pakunkowego i towarowego na kolejach własnych, jakoteż i przy transportowaniu wojska.

4. Szczegółowe przepisy o przewożeniu materyałów wybuchowych, oraz o przewożeniu bydła i zachowaniu się na wypadek chorób bydlęcych.

5. Przepisy mające zastosowanie przy towarach, podlegających ocleniu lub obowiązkowi zgłoszenia dla celów państwowej statystyki.

6. Wewnętrzne instrukcye dla przewozu osobowego, pakunkowego i towarowego włącznie z przepisami o regie i innych ulgach przy przewozie towarowym.

7. Wewnętrzne instrukcye służbowe dla prowadzenia rachunków przewozu oscbowego i towarowego.

8. Zasady instrukcyi o prowadzeniu rachunków i ewidencyi wydatków ruchu, oraz o wystaraniu się i ewidencyi materyałów i inwentarza.

9. Organizacya zarządów kolei państwowych w Austryi.

10. Ogólne zasady europejskiej geografii kolejowej.

11. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. kolei państwowych, oraz szemat płac wraz z innemi dodatkami.

12. Statuty i regulaminy wszystkich dla służby austryackich kolei państwowych istniejących instytucyj humanitarnych, oraz przepisy służbowe dla sprawowania agend obowiązkowego ubezpieczenia od wypadków.

VII. Egzamin zawodowy z rachunkowości.

1. Komisya egzaminacyjna.

Komisyę egzaminacyjną składają:

Jako przewodniczący: dyrektor kolei państwowych lub tegoż zastępca;

Jako egzaminatorowie: naczelnik oddziału rachunkowego, naczelnik kontroli dochodów i naczelnik sekretaryatu.

2. Zakres egzaminu.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu są te same, jak przy egzaminie ruchu.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Znajomość obu systemów rachunkowych, kameralistyki i koppiki, praktyczne wyszkolenie w obu stylach rachunkowych i w rachunkowości kupieckiej, oraz zasadnicze przepisy państwowego budżetowania i państwowej rachunkowości.

2. Instrukcye odnoszące się do ogólnych przepisów o prowadzeniu rachunków i ksiąg przy zarządzie kolei państwowych wraz ze szematem kontowania.

3. Instrukcya o prowadzeniu rachunków przewozu osobowego i towarowego.

4. Instrukcya o wykonywaniu kontroli nad dochodami lokalnymi przez dyrekcye ruchu.

5. Instrukcya odnosząca się do prowadzenia rachunków i ewidencyi wydatków ruchu.

6. Instrukcya o wystaraniu się ewidencyi materyałów i inwentarza wraz ze szematem rubrykowym.

7. Instrukcya o regietransportach i innych ulgach przy przewozach towarowych;

8. Instrukcya o zawiadywaniu kasy głównej i kasach przy kolejach dyrekcyi ruchu.

9. Instrukcya o nadzorowaniu manipulacyi kasowej przy kasach stacyjnych i manipulacyjnych, oraz sposób przeprowadzania rewizyi kasowych i oddawaniu kasy;

10. Organizacya zarządów kolei państwowych w Austryi;

11. Ogólne zasady geografii kolejowej w Europie;

12. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. kolei państwowych, oraz szemat płac wraz z innemi dodatkami;

13. Statuty i regulaminy wszystkich dla służby austryackich kolei państwowych istniejących instytucyj humanitarnych, oraz przepisy służbowe dla sprawowania agend obowiązkowego ubezpieczenia od wypadków.

B. Egzamina zawodowe podurzędników i służby.

a) Egzamina przed komisyą egzaminacyjną.

Pierwsza grupa zawodowa.

Komisya dla pierwszej grupy zawodowej, to jest dla egzaminów na bahnmeistrów, gebäudemeistrów i mostowych składa się:

z jednego urzędnika konserwacyi kolei
z jednego urzędnika ruchu i
z jednego urzędnika ze służby administracyjnej.

I. Egzamin służbowy dla bahnmistrzów podurzędników.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Sześciomiesięczna praktyka, jako pomocniczy bahnmistrz, płatny dziennie, a miano-

wicie: trzechmiesięczna w służbie na sztrece i trzechmiesięczna w biurze sekcyi konserwacyi kolei.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Znajomość robót, praktykowanych przy służbie budowy i konserwacyi i potrzebnych do tego materyałów i przyrządów.

2. Instrukcya wraz z przepisami o prowadzeniu rachunków przy służbie bahnmistrza.

3. Znajomość służbowych czynności i obowiązków strażników kolejowych, oraz weichenwechtrów i kontrolorów strażników.

4. Instrukcya o ruchu wozów i drezyn.

5. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

6. Instrukcya o środkach bezpieczeństwa we własnym okręgu.

7. Przepisy bezpieczeństwa dla służby kolejowej.

8. Instrukcya o udzielaniu pierwszej pomocy przy wypadkach i nagłych zasłabnięciach przed przybyciem lekarza.

9. Odnośne przepisy instrukcyi o postępowaniu z rzeczami znalezionemi.

10. Regulamin domowy i pożarowy.

11. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. austryackich kolei państwowych wraz z szematem płac.

12. Statuty instytucyj dla ubezpieczenia na starość, a w szczególności prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

13. Geografia kolejowa własnej sieci kolejowej.

14. Odnoszące się do personalu przepisy regulaminu ruchu.

II. Egzamin służbowy dla gebäudemeistra podurzędnika.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód uzdolnienia w zawodzie budowlanym.

2. Sześciomiesięczna praktyka, jako pomocniczy gebäudemeister, płatny od dnia, a to: trzy miesiące w praktycznej służbie nadzorowania budynków, a trzy miesiące w służbie biurowej sekcyi konserwacyi kolejowej.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Znajomość materyałów budowlanych, oraz znajomość przyrządów potrzebnych przy budowie budynków.

2. Instrukcye odnoszące się do nadzorowania budynków i odnośne przepisy o prowadzeniu rachunków.

3. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym dla służby stacyjnej zakresie.

4. Przepisy bezpieczeństwa dla służby kolejowej.

5. Instrukcya o ruchu wozów kolejowych i drezyn.

6. Instrukcya o udzieleniu pierwszej pomocy przy wypadkach i nagłych zasłabnięciach przed przybyciem lekarza.

7. Regulamin domowy i pożarowy.

8. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. austryackich kolei państwowych wraz z szematem płac.

9. Statuty instytucyj dla ubezpieczenia na starość, a w szczególności prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

10. Geografia kolejowa własnej sieci kolejowej.

11. Odnoszące się do personalu przepisy regulaminu ruchu.

III. Egzamin służbowy dla brükenmeistrów podurzędników.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Świadectwo nauki i zatrudnienia jako „vorarbeiter“ w zakładzie budowy mostów.

2. Sześciomiesięczne zatrudnienie jako pomocniczy mostowy płatny od dnia.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Znajomość wszystkich, przy budowie mostów, praktykowanych robót, oraz potrzebnych do tego materyałów i przyrządów.

2. Instrukcya dla mostowych, wraz z przepisami o prowadzeniu rachunków przy służbie mostowego.

3. Znajomość służbowych czynności i obowiązków strażników i banmistrzów.

4. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

5. Instrukcya o ruchu wozów kolejowych i drezyn.

6. Instrukcya o udzieleniu pierwszej pomocy przy wypadkach i nagłych zasłabnięciach przed przybyciem lekarza.

7. Przepisy bezpieczeństwa dla służby kolejowej.

8. Przy egzaminie pisemnym odnośna biegłość w rysowaniu szkiców linearnych.

9. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. kolei państwowych.

10. Statuty instytucyj dla ubezpieczenia na starość, a w szczególności prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

11. Geografia własnej sieci kolejowej.

12. Odnoszące się do personalu przepisy regulaminu ruchu.

Druga grupa zawodowa.

Komisya egzaminacyjna dla drugiej grupy zawodowej, a to dla egzaminu na blockmeistra składa się:

z jednego urzędnika sekcyi;
" " służby ruchu;
" " kontroli telegraficznej;
" " służby administracyjnej.

IV. Egzamin służbowy do blokowych podurzędników.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Świadectwo zawodowej nauki i dłuższego zatrudnienia jako monter i „vorabeiter" w fabryce dla konstrukcyi bezpieczeństwa kolejowego (Eisenbahnsicherungsanlagen).

2. Sześciomiesięczne zatrudnienie jako pomocniczy blokowy płatny od dnia.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Znajomość elektrycznych i mechanicznych aparatów i części składowych konstrukcyj blokowych (Sicherungsanlagen), jako też wszystkich robót, praktykowanych przy sporządzaniu i używaniu tychże, oraz znajomość wszystkich potrzebnych do nich materyałów i przyrządów.

2. Zrozumienie planów, konstrukcyi i urządzeń elektrycznych aparatów blokowych.

3. Instrukcya dla blokowego.

4. Przepisy o używaniu i utrzymywaniu aparatów bezpieczeństwa.

5. Znajomość służbowych czynności i obowiązków blokwächtrów na sztrece i na stacyi, obsługujących sygnały blokowe.

6. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

7. Przepisy bezpieczeństwa dla służby kolejowej.

8. Instrukcya dla ruchu wozów kolejowych i drezyn.

9. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. austryackich kolei państwowych.

10. Statuty instytucyi ubezpieczenia na starość, a w szczególności prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

11. Geografia własnej sieci kolejowej.

12. Odnoszące się do personalu przepisy regulaminu ruchu.

Trzecia grupa zawodowa.

Komisya egzaminacyjna dla trzeciej grupy zawodowej, a to dla egzaminów na werkmistrzów dla zakładów gazowych, elektrycznych i impregowania składa się:

z jednego urzędnika sekcyi konserwacyi
„ „ oddziału wozowego i warsztatowego
„ „ służby administracyjnej.

V. Egzamin służbowy dla werkmistrzów zakładów gazowych (podurzędników).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Świadectwo zawodowej nauki i dłuższego zatrudnienia, jako monter lub „vorarbeiter" w zakładzie gazowym. Przedłożenie świadectwa o zdanym egzaminie według rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 15. lipca 1901 r. Dz. u. pp. ur. 108 i egzaminu o nadzorowaniu kotłów parowych.

2. Sześciomiesięczne zatrudnienie jako pomocniczy gazomistrz płatny od dnia.

b) Przedmioty objęte egzaminem:

1. Znajomość robót, praktykowanych przy wyrabianiu i używaniu gazu, oraz potrzebnych do tego aparatów, materyałów i przyrządów, w końcu znajomość związanych z tem niebezpieczeństw i środków ochronnych.

2. Instrukcye dla puszczenia w ruch gazowni i dla instalacyi gazowych o obznajomieniu się z przedmiotami do oświetlenia gazowego, o wyrabianiu gazu olejowego wraz z przepisami o prowadzeniu rachunków w zakładach gazowych.

3. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w zakresie ograniczonym do służby na stacyach.

4. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

5. Instrukcya o udzieleniu pierwszej pomocy przy wypadkach i nagłych zasłabnięciach przed przybyciem lekarza.

6. Regulamin domowy i pożarny.

7. Przy egzaminie pisemnym odpowiednia biegłość w rysowaniu szkiców liniowych, oraz umiejętność w wystawianiu wykazów rachunkowych.

8. Pragmatyka służbowa dla służby c. k. kolei państwowych wraz z szematem płac.

9. Statuty dla instytucyi ubezpieczenia od wypadków, a w szczególności prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

10. Geografia własnej sieci kolejowej.

11. Odnoszące się do personalu przepisy regulaminu ruchu.

VI. Egzamin służbowy werkmistrza-podurzędnika dla zakładów elektrycznych.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Świadectwo zawodowego wykształcenia i dłuższej pracy jako monter lub vorarbeiter w zakładzie dla elektrycznego oświetlenia. Świadectwo ze złożonego egzaminu państwowego do obsługi kotłów parowych.

2. Sześciomiesięczne zatrudnienie jako werkmistrz pomocniczy w zakładzie elektrycznym.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość przedmiotów, służących do wyrabiania elektrycznego światła, jak również potrzebnych do tego aparatów, materyałów i przyrządów, oraz związanych z tą pracą niebezpieczeństw i koniecznych środków ochronnych.

2. Instrukcya ruchu zakładów elektrycznych, przeprowadzania instalacyj elektrycznych, obchodzenie się z przyrządami, służącemi do elektrycznego oświetlenia, dozór elektrycznych urządzeń, jak również prowadzenie potrzebnych w danym dziale rachunków.

3. Sygnalizacya i przepisy sygnałowe odnośnie do własnej stacyi.

4. Przepisy ochronne dla personalu kolejowego.

5. Instrukcya o udzielaniu pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza w razie wypadków i nagłych zasłabnięć.

6. Regulamin domowy i pożarowy.

7. Przy egzaminie piśmiennym należy się wykazać zdolnością w linearnem rysowaniu i sporządzaniu pojedynczych szkiców, jak również uzdolnieniem w sporządzaniu obliczeń.

8. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

9. Statuta zakładu ubezpieczenia na starość, względnie prawa i obowiązki członków w funduszu prowizyjnym.

10. Geografia kolejowa własnej sieci.

11. Obowiązujący personal regulamin ruchu.

VII. Egzamin służbowy dla werkmistrza-podurzędnika w zakładzie impregacyjnym.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu.

1. Przedłożenie świadectwa państwowego egzaminu do obsługiwania kotłów parowych

2. Jednoroczne zatrudnienie jako werkmistrz pomocniczy.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość robót, dokonywanych w zakładzie impregacyjnym, jak również potrzebnych do tego materyałów, przyrządów i aparatów, oraz znajomość obchodzenia się z niemi.

2. Instrukcya rachunkowa, odnośnie do impregowania, jak również służby impregacyjnej.

3. Sygnalizacya i przepisy sygnałowe, odnośnie do własnej stacyi.

4. Przepisy ochronne dla personalu kolejowego.

5. Instrukcya o udzielanie pierwszej pomocy, przed przybyciem lekarza, w razie wypadków i nagłych zasłabnięć.

6. Regulamin domowy i pożarowy.

7. Przy egzaminie piśmiennym należy się wykazać zdolnością w linearnem rysowaniu, i sporządzaniu pojedynczych szkiców, jak również uzdolnieniem w sporządzaniu obliczeń.

8. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

9. Statuta zakładu ubezpieczeń na starość, względnie prawa i obowiązki członków w funduszu prowizyjnym.

10. Geografia kolejowa własnej sieci.

11. Obowiązujący personal regulamin ruchu.

Czwarta grupa.

Komisya egzaminacyjna dla egzaminów zawodowych w grupie czwartej, a mianowicie: dla zastępców maszynistów (Lokomotivführerstellvertreter), maszynistów, rewizorów, werkmistrzy hajcowych i warsztatowych, dla przesuwaczy, starszych przesuwaczy, (Oberverschie-

ber) i majstrów wozowych (Wagenmeister), składa się:

z jednego urzędnika oddziału wozowego i warsztatowego;

z jednego urzędnika ruchu;

z jednego urzędnika administracyjnego.

VIII. Egzamin zawodowy dla zastępcy maszynisty (Lokomotivführerstellvertreter (służba).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód uzdolnienia jako ślusarz.

Przedłożenie świadectwa państwowego egzaminu do obsługiwania kotłów i maszyn parowych.

2. Jednoroczne zatrudnienie jako ślusarz maszynowy albo monter, ewentualnie werkman, w warsztatach kolejowych, względnie w innym warsztacie i jednoroczne zajęcie jako pomocniczy palacz (Aushilfsheizer).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Instrukcya dla maszynistów i heicerów w całej objętości i postanowienia instrukcyi nadzorczej służby wozowej (Wagenaufsichtsdienst), odnośnie do służby maszynisty.

2. Instrukcya sygnałowa i przepisy sygnalizacyjne.

3. Przepisy ochronne dla personalu kolejowego.

4. Instrukcya ogrzewania pociągów osobowych.

Znajomość zastosowanych w służbie maszynistów materyałów palnych, materyałów do smarowania, czyszczenia, oraz własności tychże.

6. Znajomość postanowień i tabel, znajdujących się w planie jazdy i dodatkach do tegoż.

7. Instrukcya o udzielaniu pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza w razie wypadków i nagłych zasłabnięć.

IX. Egzamin służbowy maszynisty (podurzędnika).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zajęcie jako zastępca maszynisty (Lokomotivführerstellvertreter).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.
2. Statuty zabezpieczenia na starość względnie prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.
3. Geografia kolejowa własnej sieci.
4. Regulamin ruchu, obowiązujący personal służbowy.

Przy egzaminie maszynisty-podurzędnika odpada właściwy egzamin zawodowy, ponieważ złożyli już takowy jako maszyniści zastępcy.

X. Egzamin służbowy rewizora (Wagenrewisor) (podurzędnik).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód wyuczenia zawodu ślusarskiego.
2. Dwuletnie zatrudnienie jako wagenwärter, podczas którego po sześć miesięcy w służbie stacyjnej i przesuwaczy (Verschubdienst).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość różnego rodzaju wozów, ich urządzeń i konstrukcyi.
2. Znajomość uszkodzeń wozów i robót reparacyjnych i konserwacyjnych.
3. Znajomość ewidencyi wozów i składu materyałów.
4. Znajomość tych części regulaminu wozowego, które się odnoszą do rewizorów wozów.
5. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.
6. Statuty funduszu prowizyjnego, względnie prawa i obowiązki członków.

7. Geografia kolejowa własnej sieci.

8. Regulamin ruchu, odnoszący się do personalu służbowego.

XI. Egzamin służbowy dla werkmistrza hajcowego (podurzędnika).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zatrudnienie jako zastępca maszynisty, względnie maszynista;

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość pojedynczych rysunków maszynowych.

2. Znajomość konstrukcyi i utrzymania w dobrym stanie pojedynczych maszyn parowych i pomocniczych, również mechanicznych urządzeń, jak dźwignie, stacye wodne, obrotnice i t. d.

3. Przepisy obliczeń hajcowych, odnoszące się do służby werkmistrza.

4. Znajomość uszkodzeń lokomotyw i potrzebnych reparacyj.

5. Przepisy o badaniu kotłów.

6. Regulamin roboczy, domowy i pożarny.

7. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

8. Statuty instytucyi zabezpieczenia na starość, oraz prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

9. Geografia kolejowa własnej sieci.

10. Regulamin ruchu, obowiązujący personal służbowy.

XII. Egzamin służbowy werkmistrza warsztatowego (podurzędnika).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Wykazanie się świadectwem uzdolnienia w danym zawodzie, potrzebnym do prowadzenia odnośnej pracy.

2 Jednoroczne zatrudnienie jako zastępca werkmistrza w jednym z warsztatów kolejowych.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość pojedynczych rysunków maszynowych.

2. Znajomość konstrukcyi i utrzymania środków przewozowych, pojedynczych maszyn parowych i pomocniczych, oraz mechanicznych urządzeń, jak dźwignie, stacye wodne, obrotnice i t. d.

3. Przepisy rachunkowe, odnośnie do rachunków warsztatowych, należących do zakresu działania werkmistrza.

4. Znajomość różnego rodzaju wozów, ich urządzeń i konstrukcyi.

5. Znajomość uszkodzeń wozów, ich reparacya i utrzymanie w dobrym stanie.

6. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

7. Środki ochronne dla personalu kolejowego.

8. Regulamin roboczy, domowy i pożarowy.

9) Instrukcya o udzielaniu pierwszej pomocy, przed przybyciem lekarza, w razie wypadku lub nagłych zasłabnięć.

10. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

11 Statuty instytucyi zabezpieczenia na starość, względnie prawa i obowiązki członków w funduszu prowizyjnym.

12. Geografia kolejowa własnej sieci.

13. Regulamin ruchu, obowiązujący personal służbowy.

XIII. Egzamin służbowy przesuwacza (Verschieber-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zajęcie, z czego co najmniej jeden rok jako zastępca przesuwacza (Aushilfs-verschieber).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.
2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.
3. Specyalna instrukcya o oświetlaniu, ogrzewaniu i czyszczeniu wozów, jak również służby ranżowania (Rangierdienst).
4. Odnoszące się do służby przesuwaczy postanowienia instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi przedmiotami.
5. Regulamin pożarowy.

XIV. Egzamin służbowy starszego przesuwacza i dozorcy wozów (Oberverschieber und Wagenaufseher-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zatrudnienie jako przesuwacz w jednej z większych stacyj, w których się odbywa ranżowanie pociągów (Rangierstation).

Do służby wagenaufsehera może być użyty oberverschieber po jednorocznej zadowalniającej służbie.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość różnego rodzaju wozów, ich urządzeń i konstrukcyi.
2. Instrukcya dla wagenmeistrów i wagenaufseherów.
3. Instrukcya desinfekcyi wozów, użytych do transportowania bydła.
4. Przepisy używania obcych wozów, jak również obchodzenie się z pojedynczemi częściami wozów i przedmiotami ładowania.
5. Przepisy dla transportowania wojska, o ile takowe odnoszą się do służby ruchu.
6. Znajomość tabel, znajdujących się w planie jazdy i w dodatkach do tychże.

XV. Egzamin służbowy wagenmeistra (Wagenmeister-Unterbeamter).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie pełnienie obowiązków, jako wagenaufseher.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.
2. Statuty instytutu zabezpieczenia na starość, względnie prawa i obowiązki członków instytutu prowizyjnego.
3. Geografia kolejowa własnej sieci.
4. Regulamin ruchu, obowiązujący personal służbowy.

Przy egzaminie na wagenmeistra odpada właściwy egzamin zawodowy, ponieważ tenże złożył jako Oberverschieber względnie Wagenaufseher.

Grupa piąta.

Komisya egzaminacyjna dla grupy piątej, a mianowicie dla konduktorów pociągów towarowych, konduktorów manipulacyjnych, zugsführerów pociągów ciężarowych, nadkonduktorów, zugsrewizorów, magazinsgehilfen, magazinsaufseherów, magazinsmeistrów w służbie transportowej i tłómaczy, składa się:

z jednego urzędnika ruchu,
z jednego urzędnika transportowej albo komercyalnej służby,
z jednego urzędnika administracyjnego.

XVI. Egzamin służbowy konduktora pociągu towarowego (Güterzugsconducteur-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Sześciomiesięczne zatrudnienie w lonie, z czego najmniej trzy miesiące jako aushilfsconducteur.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1) Znajomość znajdujących się w ruchu gatunków wozów, ich urządzeń i sposobów obchodzenia się z niemi.

2. Zrozumienie tabel, znajdujących się w planie jazdy i w dodatkach do tychże.

3. Wykonanie przepisów policyjno-kolejowych odnośnie do postanowień porządku ruchu.

4. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

5. Instrukcya personalu pociągowego.

6. Specyalne przepisy odnośnie do służby ranżowania pociągów.

7. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego

8. Instrukcya udzielania pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza w razie wypadków lub nagłych zasłabnięć.

9. Wybitne postanowienia instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi rzeczami.

10. Regulamin pożarowy.

XVII. Egzamin służbowy konduktorów pociągów osobowych (Personenzugsconducteur-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Sześciomiesięczne zajęcie jako konduktor przy pociągach ciężarowych.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Przepisy odnoszące się do regulaminu jazdy, transportowania osób i psów.

2. Znajomość najważniejszych ogólnych postanowień taryfy własnej kolei dla przewozu osób, pakunków i taryfy wojskowej.

3. Znajomość połączeń kolejowych i biegu bezpośrednich wozów, na liniach, któremi jeździ.

4. Specyalne przepisy oświetlania i ogrzewania wozów.

5. Przepisy regulaminu ruchu odnośnie do podróżującej publiczności.

XVIII. Egzamin służbowy konduktorów manipulacyjnych (Manipulationsconducteur-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Sześciomiesięczne zajęcie jako konduktor osobowy.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Przepisy służby ruchu, odnoszące się do manipulacyi przy transportach pakunkowych i towarowych, pieniężnych i korespondencyjnych, jak również najważniejsze postanowienia regulaminu ruchu.

2. Przepisy, odnoszące się do użycia obcych wozów, pojedynczych części wozów i przyrządów do ładowania.

XIX. Egzamin służbowy zugsführera pociągu ciężarowego (Güterzugsführer-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zajęcie jako konduktor manipulacyjny.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Instrukcya o udzielaniu nietaryfowych ułatwień jazdy.

2. Wymiary urzędowego kursbuchu.

3. Przepisy dla transportów wojskowych, o ile odnoszą się do służby ruchu.

XX. Egzamin służbowy dla nadkonduktorów pociągów osobowych i towarowych (Oberconducteur-Unterbeamter).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne pełnienie obowiązków zugsführera pociągów ciężarowych w kategoryi służby.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

2. Statuty instytutu zabezpieczenia na starość, względnie prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

3. Geografia kolejowa własnej sieci.

4. Postanowienia ruchu kolejowego, odnoszące się do personalu służbowego.

Przy egzaminie służbowym nadkonduktora, odpada właściwy egzamin zawodowy, ponieważ takowy złożyli już jako konduktorzy pociągów ciężarowych, osobowych, manipulacyjni, względnie jako kierownicy pociągów ciężarowych.

XXI. Egzamin służbowy zugsrewizorów (Zugsrewizor-Unterbeamter).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zajęcie jako nadkonduktor.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin ruchu.

2. Instrukcya dla magazinsaufsehera.

Egzamin ten służbowy jest uważany jako uzupełniający egzamin nadkonduktora dla pociągów osobowych i ciężarowych.

XXII. Egzamin służbowy pomocnika względnie dozorcy magazynowego w służbie transportowej.

(Magazinsgehilfe im Transportdienste-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zajęcie jako pomocniczy pomocnik, względnie dozorca magazynowy (Aushilfsmagazinsgehilfe, Aushilfsmagazinsaufseher).

2. Znajomość używanych różnych gatunków wozów, ich urządzeń i sposobów użycia.

3. Przepisy o dyrygowaniu, użyciu i utrzymaniu ewidencyi wozów, jak również środków ładowania i wiązania.

4. Przepisy o użyciu obcych wozów, o obchodzeniu się z pojedynczemi częściami tychże i przepisy o przyrządach do ładowania.

5. Przepisy, odnoszące się do służby manipulacyjnej przy transportach wojskowych.

6. Instrukcya o dezinfekcyi wozów, użytych do transportu bydła.

7. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonych rozmiarach służby stacyjnej.

8. Najważniejsze postanowienia o obchodzeniu się ze znalezionemi przedmiotami.

9. Instrukcya udzielania pierwszej pomocy, przed przybyciem lekarza, w razie wypadku lub nagłego zasłabnięcia.

XXIII. Egzamin służbowy tłómacza.
(Dolmetsch-Unterbeamter).

a) Warunki przystąpienia do egzaminu:

1. Dowód potrzebnej szczególnej znajomości języka.

2. Sześćmiesięczne zajęcie jako zastępca.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Instrukcya manipulacyjna dla przewozu osób.

2. Instrukcya manipulacyjna dla przewozu pakunków.

3. Instrukcya obchodzenia się ze rzeczami znalezionemi.

4. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie dla własnej stacyi.

5. Regulamin ruchu odnośnie do przepisów policyjno-kolejowych, jak również obchodzenia się z podróżnymi.

6. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu.

7. Znajomość planu jazdy, przeznaczonego dla publiczności.

8. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

9. Statuty instytutu zabezpieczenia na starość, względnie prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

10. Geografia własnej sieci kolejowej.

11. Regulamin ruchu, obowiązujący personal.

Grupa szósta.

Komisya egzaminacyjna dla grupy szóstej, a mianowicie dla Stationsgehilfen, Stationsaufseherów, dla służby telegraficznej i majstrów telegraficznych, składa się:

z jednego urzędnika kontroli telegraficznej;
z jednego urzędnika ruchu;
z jednego urzędnika administracyjnego.

XXIV. Egzamin służbowy dla Stationsgehilfe. (Stationsgehilfe-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zatrudnienie w lohnie, z czego przynajmiej trzy miesiące jako pomocniczy Stationsgehilfe.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

2. Zdolność w odbieraniu i nadawaniu depesz i znajomość przepisów, odnośnie do praktycznej służby telegraficznej.

3. Znajomość biletów jazdy i przepisów o znaczeniu i odbieraniu biletów jazdy, oraz biletów peronowych.

4. Przepisy bezpieczeństwa dla służby kolejowej.

5. Najważniejsze postanowienia instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi rzeczami.

6. Regulamin pożarowy.

XXV. Egzamin służbowy Stationsaufsehera dla służby telegraficznej.

(Stationsaufseher für den Telegraphendienst-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zajęcie jako pomocniczy Stationsauseher.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

3. Zdolność w odbieraniu i nadawaniu depesz, znajomość przepisów o praktycznej służbie telegraficznej, znajomość taryfy telegraficznej i regulaminu międzynarodowej służby telegraficznej.

4. Regulamin pożarowy.

XXVI. Egzamin służbowy dla mistrza telegraficznego.

(Telegraphenmeister-Unterbeamter).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód fachowego uzdolnienia i dłuższego zajęcia w zakładzie telegraficznym.

2. Jednoroczne zajęcie jako zastępca mistrza telegraficznego.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Pojęcie o rysunkach.

2. Zręczność w odbieraniu i nadawaniu depesz.

3. Zrozumienie czynności pojedynczych aparatów telegraficznych, telefonicznych, urządzeń sygnałów elektrycznych, oraz ich połączeń.

4. Zręczność w składaniu i rozbieraniu używanych na austryackich kolejach państwowych aparatów telegraficznych, telefonicznych

i sygnałowych; zdolność wyszukania i naprawienia błędów w tychże i w ich połączeniach.

5. Wszystkie części instrukcyi służby telegraficznej.

6. Ogólne pojęcia o budowie połączeń telegraficznych.

7. Postanowienia regulaminu ruchu, odnośnie do przepisów policyjno-kolejowych.

8. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

9) Znajomość służbowych urządzeń i obowiązków strażników, odnośnie do sygnałów dzwonkowych.

10. Instrukcya ruchu wozów i drezyn.

11. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

12. Instrukcya o transportach regie.

13. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

14. Statuty instytutu zabezpieczenia na starość względnie prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

15. Geografia własnej sieci kolejowej.

16. Regulamin ruchu, obowiązujący personal służbowy.

Siódma grupa.

XXVII. Stationsaufseher dla służby ruchu i komercyalnej.

(Stationsaufseher für den Verkehrs- u. kommerziellen Dienst-Diener).

Stationseufseherzy, przeznaczeni do służby ruchu i komercyalnej, składają po dokładnem wykształceniu i stosownie do potrzeby trzy służbowe egzamina, a mianowicie: telegraficzny, ruchu i komercyalny.

Komisya egzaminacyjna dla powyższych egzaminów, składa się:

a) dla egzaminu telegraficznego:
z jednego urzędnika kontroli telegraficznej;
z jednego urzędnika ruchu;
z jednego urzędnika administracyjnego.
b) dla egzaminu ruchu:
z referenta ruchu lub tegoż zastępcy;
z jednego urzędnika ruchu;
z jednego urzędnika z działu transportowego i komercyalnego;
z jednego urzędnika administracyjnego,
c) dla egzaminu komercyalnego:
z referenta komercyonalnego lub tegoż zastępcy;
z jednego urzędnika ruchu;
z jednego urzędnika z działu transportowego i komercyalnego;
z jednego urzędnika administracyjnego.

A. Telegraficzny egzamin służbowy.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:
Minimalne sześciomiesięczne wykształcenie w służbie telegraficznej.
b) Przedmioty egzaminacyjne:
Zręczność w przyjmowaniu i wysyłaniu depesz, zupełna znajomość przepisów dla praktycznej służby telegraficznej i taryfy należytości za telegramy.

B. Egzamin służby ruchu.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu;
Egzamin ten składać można najwcześniej w cztery miesiące po złożeniu egzaminu telegraficznego i po czteromiesięcznem wyszkoleniu się w służbie ruchu.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin ruchu odnośnie do policyjno-kolejowych przepisów i obchodzenia się z podróżującą publicznością.

2. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

3. Instrukcya personalu pociągowego, jak również dodatek do tejże, przeznaczony dla Stationsaufseherów.

4. Główne zasady i przepisy ruchu na kolejach lokalnych.

5. Ogólne specyalne przepisy o używaniu własnych i obcych wozów, jak również o składowych częściach tychże i przyrządach do ładowania.

6. Odnośne części przepisów służby ruchu o transportach wojskowych, jak rówwież obowiązujące przepisy o zachowaniu się egzekutywy kolejowej w czasie wojny.

7. Instrukcya o udzielaniu pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza w razie wypadku lub nagłych zasłabnięć, znajomość obchodzenia się z aparatami ratunkowemi i odnośną część instrukcyi sanitarnej o zachowaniu się w czasie zaraźliwych chorób i epidemij.

8. Regulamin domowy i pożarny.

Egzamin pisemny należy prowadzić w takim zakresie, by można ocenić opanowanie przedmiotu przez zdającego, odnośnie do powyższych punktów.

C. Egzamin dla służby komercyalnej.

Do egzaminu komercyalnego przystąpić można po dokładnem przygotowaniu.

Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin ruchu.

2. Instrukcya postępowania przy transporcie osób, pakunków i towarów.

3. Podstawowe przepisy taryf osobowych, pakunkowych towarowych i wojskowych, obowiązujących na własnych liniach.

4. Praktyczna znajomość obliczenia transportu osób i rzeczy.

Ósma grupa.

Komisya egzaminacyjna dla grupy ósmej, a mianowicie dla egzaminów Magazinsgehilfen, Magazinsaufseherów i Magazinsmeistrów w magazynach materyałowych składa się:
z jednego urzędnika z działu materyałowego (departament rachunkowy);
z jednego urzędnika ruchu;
z jednego urzędnika administracyjnego.

XXVIII. Egzamin służbowy Magazinsgehilfe względnie Magazinsaufsehera w służbie materyałowej.

(Magazinsgehilfe, Magazinsaufseher im Materialdienste-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu;

1. Jednoroczne zajęcie jako Aushilfsmagazinsgehilfe względnie Aushilfsmagazinsaufseher.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość najważniejszych materyałów, znajdujących się w materyalnym magazynie, jak również sprzętów i narzędzi z tej grupy, w której są używane.

2. Przepisy składowe i manipulacyjne z instrukcyi Nr. IX., znajomość przepisów obliczań, względnie prowadzenie książek magazynowych i dowodów.

3. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne, w ograniczonym zakresie dla służby stacyjnej.

4. Przepisy służby przesuwania (Verschubdienst).

5. Przepisy bezpieczeństwa dla służby kolejowej.

6. Przepisy policyjno-kolejowe, odnośnie do regulaminu ruchu.

7. Instrukcya o udzielanie pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza w razie wypadku lub nagłego zasłabnięcia.

8. Regulamin pożarny:

XXIX. Egzamin służbowy dla mistrza magazynowego w magazynie materyalnym.

(Magazinsmeister im Materialdienste - Unterbeamter).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zatrudnienie w magazynie materyałowym jako Magazinsgehilfe względnie Magazinsaufseher.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Pragmatyka służbowa wraz z szematem płac.

2. Statuta instytutu ubezpieczenia na starość, w szczególności prawa i obowiązki członków funduszu prowizyjnego.

3. Geografia kolejowa własnej sieci.

4. Regulamin ruchu, obowiązujący personal.

Przy egzaminie służbowym na mistrza magazynowego, odpada właściwy egzamin fachowy, ponieważ takowy zdany był już poprzednio.

C. Egzamina zawodowe.

Składane nie przed komisyą egzaminacyjną, tylko przed komisarzem egzaminacyjnym.

Grupa pierwsza.

Egzamina służbowe, składane przed kontrolorem sekcyjnym (Bahnerhaltungskontrolor).

XXXI. Egzamin służbowy strażników.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Trzechmiesięczne zatrudnienie jako robotnik sekcyjny (Oberbauarbeiter), albo jako strażnik pomocniczy (Aushilfswächter).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość robót przy układaniu i utrzymywaniu sztreki, jak również potrzebnych do tego narzędzi i materyałów.

2. Instrukcya dla strażników.

3. Instrukcya o ruchu wozów i drezyn.

4. Regulamin sygnałowy i przepisy wykonywania tychże.

Przepisy regulaminu ruchu odnośnie do utrzymania i strzeżenia sztreki, jak również sygnalizowania.

6) Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

Oprócz tego wszystkie przepisy, odnoszące się do strażników na przystankach (Wächterhaltestellen), odnośnie do sprzedawania biletów, przyjmowania i ekspedyowania pakunków i prowadzenia rachunków.

XXX. Egzamin służbowy dla blokowego (Streckenblockwächter-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Sześciomiesięczne zatrudnienie jako strażnik, z czego przynajmniej przez jeden miesiąc próbne zatrudnienie w budce blokowej.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

Przepisy o kierowaniu przyrządami bezpieczeństwa dla jazdy na przestrzeni.

XXXIII. Egzamin służbowy bahrichtera (Bahrichter-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:
1. Jednoroczne zatrudnienie jako robotnik sekcyjny (Oberbanarbeiter) względnie jako Aushilfsbahnrichter.
b) Przedmioty egzaminacyjne:
1. Znajomość robót przy układaniu i utrzymaniu sztreki, jak również potrzebnych do tego narzędzi i materyałów.
2. Instrukcya dla strażników.
3. Instrukcya o ruchu wozów i drezyn.
4. Regulamin sygnałowy i przepisy wykonywania tychże.
5. Przepisy regulaminu ruchu odnośnie do utrzymania i strzeżenia sztreki, jak również sygnalizowania.
6) Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

Grupa druga.

Egzamina służbowe w grupie drugiej składane być winny przed kontrolorem ruchu (Verkehrskontrollor).

XXXIV. Egzamin służbowy zwrotniczego i kontrolora strażników.

(Weichenwächter i Wächterkontrollor).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:
1. Trzechmiesięczne zatrudnienie jako robotnik sekcyjny i strażnik pomocniczy. Kontrolor strażników może być dopiero po jednorocznej zadawalniającej służbie użyty jako zwrotniczy.
b) Przedmioty egzaminacyjne:
1. Insrukcya dla zwrotniczych i kontrolorów strażników.
2. Specyalne przepisy, odnoszące się do służby ranżowania.

3. Instrukcya dla strażników.
4. Instrukcya o ruchu wozów i drezyn.
5. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.
6. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.
7. Postanowienia regulaminu ruchu, odnoszące się do wykonywania przepisów policyjno-kolejowych.
8. Regulamin pożarowy.

XXXV. Egzamin służbowy dla blokowych stacyjnych i blocksignaldienerów.

(Stationsblockwächter i Blocksignaldiener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Sześciomiesięczne zatrudnienie jako zwrotniczy (Weichenwächter). Posunięcie na blocksignaldienera może nastąpić dopiero po jednorocznej zadawalniającej służbie jako blokowy stacyjny (Stationsblockwächter).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Przepisy, odnoszące się do służby blokowej.

XXXVI. Egzamin służbowy dla stationsdienerów.

(Stationsdiener-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zajęcie w lohnie, z czego co najmniej trzy miesiące jako zastępca stationsdienera (Aushilfstationsdiener).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie do służby stacyjnej.

2. Znajomość biletów kolejowych i przepisów odnośnie do markowania i odbierania biletów jazdy i biletów peronowych.

3. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

4. Wybitne postanowienia instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi przedmiotami.

5. Regulamin pożarowy.

XXXVII. Egzamin służbowy dla Ladescheinschreiberów.

(Ladescheinschreiber-Diener).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zajęcie w lohnie, z czego przynajmniej trzy miesiące jako Aushilfs-Ladescheinschreiber.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie do służby stacyjnej.

2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

3. Wybitne postanowienia instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi przedmiotami.

4. Regulamin pożarowy.

XXXVIII. Egzamin służbowy dla magazinsdienera.

(Magazinsdiener im Transportdienste).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zatrudnienie w lohnie, z czego przynajmniej trzy miesiące jako Aushilfsmagazinsdiener.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie do służby stacyjnej.

2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

3. Wybitne postanowienia instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi przedmiotami.

4. Regulamin pożarowy.

XXXIX. Egzamin służbowy dla lampisty i dozorcy oświetlenia.

(Lampisten i Beleuchtungsaufseher).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zatrudnienie jako robotnik warsztatowy w oddziale blacharskim i jednoroczne zatrudnienie jako pomocniczy lampista (Aushilfslampist).

Na dozorcę oświetlenia (Beleuchtungsaufseher) może lampista awansować dopiero po jednorocznej zadawalniającej służbie.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie do służby stacyjnej.

2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

3. Specyalne przepisy o oświetlaniu wozów.

4. Regulamin pożarowy.

XL. Egzamin służbowy wagenschreibera.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zatrudnienie w lohnie, z czego przynajmniej trzy miesiące jako aushilfswagenschreiber.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie do służby stacyjnej.

2. Instrukcya o utrzymaniu ewidencyi wozów, dyrygowaniu ich i używaniu.

3. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

4. Regulamin pożarowy.

XLI. Egzamin służbowy dla czyścicieli wozów i partieführera tychże.

(Wagenputzer u. deren Partieführer).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Jednoroczne zatrudnienie jako robotnik w warsztacie kolejowym i jednoroczne zatrudnienie jako wagenputzer.

Wagenputzer może awansować na partieführera dopiero po jednorocznej zadawalniającej służbie jako stabilizowany wagenputzer.

b) Przedmioty egzaminacyjne.

1. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne w ograniczonym zakresie do służby stacyjnej.

2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

3. Specyalne przepisy czyszczenia wozów.

4. Wybitne przepisy instrukcyi o obchodzeniu się ze znalezionemi przedmiotami.

5. Regulamin pożarowy.

Grupa trzecia.

Egzamina w tej grupie składane być winny przed bezpośrednim naczelnikiem.

XLII. Egzamina służbowe pomocników warsztatowych (Werkgehilfe).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dwuletnie zatrudnienie w lohnie w warsztacie, względnie w ogrzewalni (Heizhaus).

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Przepisy osobistego bezpieczeństwa, odnoszące się do robotników warsztatowych i hajcowych.
2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.
3. Regulamin roboczy i domowy, oraz pożarny.

XLIII. Egzamin służbowy werkmanów względnie oberwerkmanów.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód uzdolnienia jako robotnik zawodowy, względnie dowód, iż był zatrudniony przy maszynie pomocniczej.
2. Dwuletnie zatrudnienie w lohnie, jako zawodowy robotnik warsztatowy, względnie przy maszynie pomocniczej w jednym z warsztatów lub hajców.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Przepisy osobistego bezpieczeństwa, odnoszące się do robotników warsztatowych i hajcowych.
2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.
3. Regulamin roboczy i domowy, oraz pożarny.
4. Przy egzaminie służbowym na oberwerkmana należy wykazać się znajomością pojedynczych rysunków maszynowych.

XLIV. Egzamin służbowy palacza maszynowego (Lokomotivheizer).

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu
1. Dowód wyuczenia zawodu ślusarskiego.
2. Jednoroczne zatrudnienie jako ślusarz maszynowy albo monter w warsztatach kolejowych, względnie w innych warsztatach; jednoroczne zatrudnienie jako aushilfsheizer.
b) Przedmioty egzaminacyjne:
1. Postanowienia instrukcyi dla maszynistów i palaczy odnośnie do służby palaczy.
2. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.
3. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.
4. Oprócz tego należy przedsięwziąć z kandydatem egzamin praktyczny, w którym kandydat dowieść musi ogólną znajomość lokomotywy i jej części składowych, oraz dowieść, iż w razie potrzeby potrafi, lokomotywę względnie pociąg zatrzymać.

XLV. Egzamin służbowy oberheizera.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:
1. Dwuletnie zajęcie jako lokomotivheizer.
b) Przedmioty egzaminacyjne:
1. Przepisy osobistego bezpieczeństwa, odnoszące się do robotników warsztatowych i hajcowych.
2. Regulamin domowy i pożarowy.

XLVI. Egzamin służbowy stabilkesselheizera.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu.
1. Przedłożenie świadectwa złożonego egzaminu państwowego, upoważniającego do obsługiwania kotłów parowych.
2 Jednoroczne zatrudnienie jako werkman wględnie heizer.

b) Przedmioty egzaminacyne:

1) Instrukcya o dozorowaniu kotłów parowych.

2. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

XLVII. Egzamin służbowy pumpenwärterów i maschinenwärterów.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód uzdo'nienia jako ślusarz, kowal, względnie tokarz żelazny.

2. Świadectwo egzaminu państwowego, upoważniające do obsługiwania kotłów i maszyn parowych.

3. Jednoroczne zatrudnienie jako werkman, względnie heizer.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Instrukcya o dozorowaniu kotłów parowych.

2. Przepisy instrukcyi służby dozorowania wozów, odnoszące się do służby wagenwärterów.

3. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

4. Znajomość urządzenia pomp i stacyj wodnych.

5. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

XLVIII. Egzamin służbowy wagenwärterów.

a) Warunki przypuszczenia do egzaminu:

1. Dowód uzdolnienia jako ślusarz.

2. Sześciomiesięczne zatrudnienie w lohnie jako wagenschmierer i aushilfswagenwärter.

b) Przedmioty egzaminacyjne:

1. Znajomość konstrukcyi wozów i ich części składowych, w szczególności części dolnych i osi.

2. Przepisy instrukcyi służby dozorowania wozów, odnoszące się do służby wagenwärterów.

3. Specyalne przepisy oświetlenia i ogrzewania wozów, oraz ich smarowania.

4. Przepisy instrukcyi personalu pociągowego, odnoszące się do służby wozowej.

5. Regulamin sygnałowy i przepisy sygnalizacyjne.

6. Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego.

Kolejarz przed sądem.

przez Dra Gustawa Harpnera.

Stare doświadczenie, na które niestety każdy dzień nowe dowody przynosi, uczy, że kolejarz znajduje się zawsze jedną nogą w grobie, drugą w kryminale. Już jego niebezpieczny zawód pociąga to za sobą, iż zewsząd zagrożone jest jego życie, zdrowie i bezpieczeństwo osobiste; jeśli nawet przy katastrofie uniknął szczęśliwie tego jednego niebezpieczeństwa, grozi mu natychmiast drugie: odpowiedzialność przed przełożonymi z jednej, a przed sądem karnym z drugiej strony.

Ta ostatnia jest tem groźniejsza, że, jak każdy wie, treść instrukcyj wytwarza ustawiczne niebezpieczeństwo dla kolejarza; zawierają one bowiem wskazówki, z dawnych pochodzące czasów, a zupełnie nie odpowiadające nowszym wymaganiom. Z tego też powodu, jakoteż dla nazbyt częstego braku odpowiednich środków technicznych i ko-

miecznego personalu, nie można się ich trzymać, na co też przełożeni wyraźnie lub milcząco zezwalają. W ten sposób wyrobiło się z czasem obok istniejących przepisów pewne prawo zwyczajowe, bardziej obowiązujące będących w służbie kolejarzy, niż często jedynie na papierze znajdująca się instrukcya. Skoro się jednak wydarzy jaki nieszczęśliwy wypadek, to nagle wydobywa się na wierzch oddawna przestarzałe przepisy, których się już od szeregu lat wcale a wcale nie trzymano; ci sami przełożeni, którzy od tylu lat taką pracę sprzeciwiającą się przepisom widzieli, znosili, a nawet często sami zarządzali, wynajdują teraz, że się nie trzymano tego lub owego punktu instrukcyi i na tej podstawie obwiniają funkcyonaryusza niewinnego.

Jeszcze większem jest niebezpieczeństwo przy obronie przed sądem karnym. Sądy znają oczywiście tylko przepisy przedłożonej im instrukcyi; nie znają zupełnie praktycznej służby i zwyczajem uprawnionego postępowania. Muszą więc w takich wypadkach dać wiarę rzeczoznawcom, którzy znowu, jak doświadczenie uczy niestety, zwykle uwzględniają tylko instrukcye, zamiast zwyczaju, obowiązującego w rzeczywistości służbę kolejową. Do tych okoliczności przyczynia się jeszcze wiele innych, które czynią postępowania karne dla oskarżonego kolejarza bardzo uciążliwem i niebezpiecznem. Ab-

strahując od tego, że niestety wciąż jeszcze złośliwość, niechęć, protekcya i t. p. okoliczności ważną odgrywają rolę, faktem pozostaje, że jak doświadczenie uczy, wypadek bardzo rzadko jest wynikiem winy jednostki; zwykle współdziała cały szereg nieszczęsnych okoliczności i uchybień przeciwko przepisom tak, że prawie zawsze wytacza się dochodzenie karne przeciw większej ilości funkcyonaryuszy.

Każdy z obwinionych stara się wówczas zwykle uniewinnić, a nie czyni tego niestety zawsze przez zgodne z prawdą przedstawienie stanu rzeczy — jeno często, by swą własną osobę oczyścić, stara się całą winę zrzucić na innego. Z tego wynika, że często podejrzenie i posądzenie spada nie na tych, którzy w rzeczywistości zawinili.

Im większe więc, jak z wyżej wspomnianego wynika, niebezpieczeństwo jest dla obwinionego kolejarza, tem bardziej należy zważać na odpowiednie i celowe zachowanie się wobec wniesionego przeciw niemu oskarżenia. — Organizacye rozmaitego rodzaju, użyczające pomocy prawnej, zdziałały, że dziś większa część oskarżonych doznaje opieki prawnej ze strony doświadczonego obrońcy; a większa część kolejarzy jest już obecnie na tyle uświadomioną, że przystępują do organizacyi i w ten sposób zyskują możność korzystania w razie potrzeby z pomocy prawnej. Ale też również faktem

jest, że pomoc prawna dopiero wtedy może być skuteczną, kiedy się wytacza oskarżenie lub naznacza rozprawę główną; w czasie zaś tłómaczenia się przed przełożonymi, policyą lub względnie żandarmeryą, oskarżony bądź to nie ma jeszcze pomocy prawnej, — choć każdemu należy polecić, by jak najszybciej zasięgnął porady prawnej, — bądź to, że postępowanie karne, pociąga za sobą to, że musi stanąć przed sądem bez obrońcy — bo przecież nie można stanąć z obrońcą przy boku, ani w dochodzeniu dyscyplinarnem, ani przy protokole policyjnym lub w czasie dochodzenia przed sędzią śledczym. A właśnie w tem stadyum popełnia się często błędy, które później z wielkim trudem tylko dają się naprawić.

Po każdym wypadku następuje zwykle wprzód przesłuchanie ze strony zarządu kolejowego. I tu okazuje się, że dotyczący funkcyonaryusz bezpośrednio po wypadku, a więc jeszcze pod wrażeniem strachu, zirytowania, zmieszania i t. d., zanim jeszcze w stanie jest sam sobie jasno uświadomić przyczyny wypadku i ich związek, — składa zeznania, które często, mimo najlepszych chęci z jego strony, nie są zgodne z prawdą. — I tak znajdujemy bardzo często w aktach dochodzeń karnych ze strony zarządu kolejowego zeznania winy, choć dalsze dochodzenie wykazuje całkiem jasno niewinność oskarżonego; znajdujemy dalej zeznania ob-

ciążające kolegów, opierające się jedynie na domniemaniach, które jednakowoż zeznający wskutek rozdrażnienia uważają za fakta. Znajdujemy dalej, że zeznający dają się często przez urzędników, bądź nie obznajomionych z prawem, bądź im nieżyczliwych, nakłonić do zeznań, których później podtrzymywać nie mogą.

Przeto radzi się każdemu kolejarzowi odmówić stanowczo wszelkich zeznań natychmiast po wypadku, powołując się na rozdrażnienie, zdenerwowania i t. d. i wtedy dopiero pozwolić się przesłuchać, kiedy się już sam nad całą sprawą spokojnie zastanowił. Przy przesłuchaniu zawsze pamiętać należy, że prawda jest najlepszym sposobem usprawiedliwienia się; kłamstwo nie popłaca, a kogo się raz na kłamstwie złapie, temu się już nigdy nie wierzy. Wystrzegać się też należy, by niepotrzebnie nie rzucać podejrzenia na kolegów, bo z jednej strony można w ten sposób często narazić niewinnego, a z drugiej strony nie ma przecież oskarżony żadnej korzyści z tego, jeśli często równie niewinnego kolegę znajdzie wskutek swoich zeznań obciążających obok siebie na ławie oskarżonych. Przeciwnie, należy się znowu wystrzegać, by przez chęć oszczędzania przełożonych nie taić prawdziwego stanu rzeczy i stanowczo baczyć na to, by pewien zwyczajem uświęcony rodzaj postępowania, choć niezgodny

z przepisami stwierdzić, jako rzeczywiście od szeregu lat istniejący, bo podobna okoliczność jest niezmiernie ważną dla późniejszego dochodzenia karnego.

Co w poprzednim ustępie powiedziano o zachowaniu się podczas śledztwa ze strony zarządu kolejowego, dotyczy jeszcze bardziej okoliczności, w których zachodzi potrzeba usprawiedliwiania się wobec policyi, żandarmeryi i sędziego śledczego. Tu znowu gorąco poleca się przedstawić sprawę przesłuchującym organom — komisarzowi policyjnemu, sędziemu śledczemu i t. d. — dokładnie i jasno. Z doświadczenia wiemy, iż bardzo często oskarżony przy takich przesłuchaniach używa wyrażeń technicznych, o torze kolejowym wyraża się w sposób, używany przez funkcyonaryuszy kolejowych, podaje zmiany z liczbami i t. d. i zapomina, iż jego opisywania są niezrozumiałe dla organów przesłuchujących, ponieważ pierwszy raz wyrażenia takie słyszą. W ten sposób zachodzą nieporozumienia, które w dalszym toku sprawy tylko z trudnością dają się rozjaśnić.

Baczyć należy również na to, aby zarówno przed organami zarządów kolejowych, jakoteż przed sądem przedstawić służbę w rzeczywistości tak, jak ona się odbywa, zwłaszcza, gdy odbywa się wbrew instrukcyi, albowiem, jak przedtem już powiedziano, sądy właściwym sobie zwyczajem

zwykłe uważać instrukcyę za świętość, a naruszenie tejże za zbrodnię. Należy wymieniać wypadki, w których zachodzi przeciążenie służbą, zwłaszcza zbyt długi czas służby, brak personalu i t. p. W ten sposób uda się czasem prawdziwe przyczyny wypadku wyświetlić już we wstępnem śledztwie. Samo przez się jest zrozumiałem, że przesłuchany równocześnie wymienia wszystkie inne okoliczności uniewinniające, powołuje się na świadków i t. p.

W każdym razie lepiej jest powoływać się na świadków natychmiast, albowiem ci po upływie dłuższego czasu, zapominają nieraz ważne okoliczności. Szczególnie zaś ważnem jest w razie wypadku postarać się o prawdomownych świadków, na których można się później powołać. Doświadczenie poucza, iż obwiniony często powołuje się na świadków (podróżnych, kolegów). których dla braku dokładnego adresu nie można przesłuchać: często traci się w ten sposób miarodajnego a bezinteresownego świadka.

Samo przez się jest zrozumiałem, iż obwiniony donosi swemu doradcy prawnemu o wszystkich otrzymanych aktach sądowych, począwszy od pierwszego wezwania przed sąd, aby tenże mógł w czas wdrożyć potrzebne kroki prawne. Zawsze lepiej uczynić w tym kierunku więcej, aniżeli mniej, zawiadomić adwokata prędzej, niż później.

Przy tej sposobności chciałbym też każdemu obwinionemu serdecznie polecić, by adwokatowi swemu, do którego musi mieć zupełne zaufanie, powiedział najczystszą prawdę. Nieprawdziwe opisy, upiększenia sprawy wobec obrońcy są o tyle niekorzystne, iż go wprowdzają w błąd, że tenże dopiero zapóźno spostrzega, iż wybrał fałszywą metodę obrony z winy klienta.

W ramach tego artykułu nie jest możliwem wymienić wszystkich przepisów, których oskarżony powinien przestrzegać w toku sprawy.

Wogóle należy jak najprędzej udać się do towarzystwa, dającego ochronę prawną (skoro się jest członkiem takowego), a za jego pośrednictwem do adwokata, który następnie wymieni szczegółowe wskazówki. W tem miejscu chcielibyśmy tylko opisać kilka częściej się zdarzających braków i przytoczyć kilka rad, które doświadczeniem powodowani, podajemy.

Kończę, polecając tym, którzyby kiedykolwiek znajdowali się w położeniu obwinionych, najlepszą radę: „Nie tracić głowy“. Właśnie w Austryi, gdzie władze wcale życzliwie nie obchodzą się z publicznością, gdzie raczej tak ją traktują, jakoby ona istniała dla władz, a nie przeciwnie — właśnie w Austrji często spostrzegamy, że każdy, mający do czynienia

z sądem karnym, traci głowę i wskutek tego popełnia największą niedorzeczność.

W takim wypadku należy zachować zimną krew, a dobrym sposobem do tego jest świadomość, iż potężna organizacya zawsze spieszy z pomocą i wsparciem.

Tablica losów z datą ich ciągnień.

Data ciągnienia miesiąc	dzień	NAZWA LOSÓW
Styczeń	2	4% z r. 1854 (Ciągnienie seryj)
	2	Kredytowe
	2	4% tryesteńskie po 100 K
	2	5% regulacyi Dunaju
	2	Miasta Krakowa
	2	Miasta Lublany
	2	Czerwonego Krzyża (austryackie)
	3	Sasko-Meiningen (Ciągnienie seryj)
	3	Insbrukskie
	5	Salcburskie
	5	3% austr. tow. kred. ziem. II. em.
	15	5% rosyjskie z r. 1864
	15	2% serbskie 100-frankowe
	15	Serbskie tytoniowe 10 frankowe
	16	Salma
Luty	1	5% z r. 1860 (Ciągnienie seryj)
	1	St. Genois
	1	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	1	Czerwonego Krzyża (włoskie)
	1	Sasko-Meiningen (Ciągnienie num.)
	1	3% tureckie
	15	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
Marzec	1	Czerwonego Krzyża (węgierskie)
	1	Węgier. budowy domu (Bazylika)
	1	Miasta Wiednia
	14	5% rosyjskie z r. 1866
	31	Brunświckie (Ciągnienie numerów
Kwiecień	1	4% regulacyi Cisy
	1	4% z r. 1854 (Ciągnienie numerów)
	1	Rudolfa
	1	3% tureckie
	14	2% serbskie

Data ciągnienia miesiąc	dzień	NAZWA LOSÓW
Maj	1	5% z r. 1860 (Ciągnienie numerów)
	1	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	1	Czerwonego Krzyża (włoskie)
	5	3% austr. tow. kred. ziem. II. em.
	14	Serbskie tytoniowe 10 frankowe
	15	Jó-sziv
	15	4% węg. banku hipotecznego
	15	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
	15	Węgierskie premiowe
Czerwiec	1	Z roku 1864
	1	3% tureckie
	15	Miasta Budy
	30	Brunświckie (Ciągnienie numerów)
Lipiec	1	4% z r. 1854 (Ciągnienie seryj)
	1	Miasta Wiednia
	1	Kredytowe
	1	Czerwonego Krzyża (austryackiego)
	1	Sasko-Meiningen (Ciągnienie seryj)
	14	5% rosyjskie z r. 1864
	14	2% serbskie 100-frankowe
	15	Salma
	30	Claryego
Sierpień		Czerwonego krzyża (włoskie)
	1	5% państw. z r. 1860 (Ciągnienie seryj)
	1	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	1	3% tureckie
	1	Sasko-Meiningen (Ciągnienie numerów)
	1	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
	16	

Data ciągnienia miesiąc	dzień	NAZWA LOSÓW
Wrzesień	1	Czerwonogo krzyża (węgierskie)
	1	Węg. budowy domu (Bazylika)
	5	3% austr. tow. kred. ziem. II. em.
	14	5% rosyjskie z r. 1866
	14	Serbskie tytoniowe 10-frankowe
	15	Palfiego
	30	Brunświckie (Ciągnienie numerów)
Październik	1	Państw. z r. 1854 (Ciągn. numerów)
	1	4% regulacyi Cisy
	1	Rudolfa
	1	3% tureckie
	14	2% serbskie 100-frankowe
Listopad	2	5% państw. z r. 1860 (Ciągn. num.)
	2	Miasta Wiednia
	2	Czerwonego krzyża (włoskie)
	2	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	15	Węgierskie premiowe
	15	4% węg. banku hipotecznego
	15	Jo-sziv
	16	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
Grudzień	1	Państwowe z r. 1864
	1	3% tureckie
	31	Brunświckie (Ciągnienie numerów)

Dział informacyjny.

Tabela do

na 200 K rocznego

Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach rocznie	Renta w koronach miesięcznie	Renta w koronach dziennie	Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach rocznie	Renta w koronach miesięcznie	Renta w koronach dziennie
1	1·20	0·10	0·002	26	31·20	2·60	0·088
2	2·40	0·20	0·006	27	32·40	2·70	0·092
3	3·60	0·30	0·010	28	33·60	2·80	0·096
4	4·80	0·40	0·012	29	34·80	2·90	0·100
5	6·—	0·50	0·016	30	36·—	3·—	0·104
6	7·20	0·60	0·020	31	37·20	3·10	0·106
7	8·40	0·70	0·022	32	38·40	3·20	0·110
8	9·60	0·80	0·026	33	39·60	3·30	0·114
9	10·80	0·90	0·030	34	40·80	3·40	0·116
10	12·—	1·—	0·032	35	42·—	3·50	0·120
11	13·20	1·10	0·036	36	43·20	3·60	0·124
12	14·40	1·20	0·040	37	44·40	3·70	0·126
13	15·60	1·30	0·044	38	45·60	3·80	0·130
14	16·80	1·40	0·048	39	46·80	3·90	0·134
15	18·	1·50	0·052	40	48·—	4·—	0·136
16	19·20	1·60	0·054	41	49·20	4·10	0·140
17	20·40	1·70	0·058	42	50·40	4·20	0·144
18	21·60	1·80	0·062	43	51·60	4·30	0·146
19	22·80	1·90	0·064	44	52·80	4·40	0·150
20	24·—	2·—	0·068	45	54·—	4·50	0·154
21	25·20	2·10	0·072	46	55·20	4·60	0·156
22	26·40	2·20	0·074	47	56·40	4·70	0·160
23	27·60	2·30	0·078	48	57·60	4·80	0·164
24	28·80	2·40	0·082	49	58·80	4·90	0·166
25	30·—	2·50	0·084	50	60·—	5·—	0·170

obliczania rent

dochodu wypada:

Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach			Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach		
	rocznie	miesięcznie	dziennie		rocznie	miesięcznie	dziennie
51	61·20	5·10	0·174	76	91·20	7·60	0·256
52	62·40	5·20	0·176	77	92·40	7·70	0·260
53	63·60	5·30	0·180	78	93·60	7·80	0·264
54	64·80	5·40	0·184	79	94·80	7·90	0·266
55	66·—	5·50	0·186	80	96·—	8·—	0·270
56	67·20	5·60	0·190	81	97·20	8·10	0·274
57	68·40	5·70	0·194	82	98·40	8·20	0·276
58	69·60	5·80	0·196	83	99·60	8·30	0·280
59	70·80	5·90	0·200	84	100·80	8·40	0·284
60	72·—	6·—	0·204	85	102·—	8·50	0·286
61	73·20	6·10	0·206	86	103·20	8·60	0·290
62	74·40	6·20	0·210	87	104·40	8·70	0·294
63	75·60	6·30	0·214	88	105·60	8·80	0·296
64	76·80	6·40	0·216	89	106·80	8·90	0·300
65	78·—	6·50	0·220	90	108·—	9·—	0·304
66	79·20	6·60	0·224	91	109·20	9·10	0·306
67	80·40	6·70	0·226	92	110·40	9·20	0·310
68	81·60	6·80	0·230	93	111·60	9·30	0·314
69	82·80	6·90	0·234	94	112·80	9·40	0·316
70	84·—	7·—	0·236	95	114·—	9·50	0·320
71	85·20	7·10	0·240	96	115·20	9·60	0·324
72	86·40	7·20	0·244	97	116·40	9·70	0·326
73	87·60	7·30	0·246	98	117·60	9·80	0·330
74	88·80	7·40	0·250	99	118·80	9·90	0·334
75	90·—	7·50	0·254	100	120·—	10·—	0·336

*

Fundusz pensyjny i prowizyjny austr. kolei państwowych.

Obowiązki członków i świadczenia funduszu.

Fundusz pensyjny. Wkładki członków wynoszą: 25% od płacy wstępnej (Anfangsgehalt), 50% od awansu, 3% od płacy miesięcznej.

Prawo do korzystania mają członkowie po 10-letniem należeniu w wysokości 40% ostatniej płacy.

Minimum K 800.

Za każdy rok, po 10-letniem należeniu, podwyższa się prawo członka o 2·4% rocznie.

Po 35-letniem należeniu ma członek prawo do 100%, czyli do pełnej płacy.

Dodatki na utrzymanie sierót. Sieroty, do 18 roku życia, mają prawo do $^1/_5$ pensyi, należnej ojcu.

Fundusz prowizyjny. Wkładki członków wynoszą: 4% od pensyi, względnie płacy (Lohn), maszyniści, maszyniści zastępcy (Lokomotivführerstellvertreter) i palacze (Heizer) 6%.

Prawo do korzystania mają członkowie po 10-letniem należeniu w wysokości 40% od ostatniej pensyi, względnie płacy.

Za każdy rok po 10-letniem należeniu, podwyższa się prawo o 2·4%.

Po 35-letniem należeniu ma członek prawo do 100%, czyli do pełnej płacy.

Prawa wdów. Wdowy mają prawo do 50% prowizyi, jakaby się jej mężom należała. Mini-

mum: dla wdów po podurzędnikach K 600; dla wdów po służbie K 400; dla wdów po strażnikach i robotnikach K 300.

Dodatki na wychowanie sierót. $^1/_5$ prowizyi wdowiej dla każdego dziecka. Prowizya sierocińska dla wszystkich dzieci nie może przenosić 50% prowizyi wdowiej. Sieroty mają prawo do prowizyi do 18 roku życia, a jeżeli wykażą się, iż kończą nauki (Studiennachweis), do 24 roku życia.

Fundusz prowizyjny kolei cesarza Ferdynanda.

Władki członków wynoszą: dla tych, którzy wstąpili przed lub po 1. stycznia r. 1883: 25% od początkowej płacy (Anfangsgehalt); dla tych, którzy wstąpili przed 1. stycznia 1883 r.: 50% od awansu i 3% miesięcznie od płacy; dla tych, którzy wstąpili po 1. stycznia 1883 r.: 7% od płacy.

Prawo do prowizyi mają członkowie po 10-letniem należeniu w wysokości 40% od ostatniej pensyi. Prawo to podwyższa się o 0·2% miesięcznie, rocznie o 2·4%. Członkowie osiągają prawo do 100%, względnie do pełnej płacy po 35-letniem należeniu.

Wdowy mają prawo do 40% pensyi od ostatniej płacy męża. Najniższa pensya wynosi 200 K, najwyższa 4000 K.

Sieroty mają prawo do 10% pensyi, jakaby się należała ojcu, do 18 roku życia. Najwyższa pensya sierocińska dla każdego dziecka, nie śmie przenosić 300 K.

Tablica wymiaru

na c. k. aust.

Tabela I.

Od płacy	Wymiar prowizyi											
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
576	230	244	258	272	286	300	314	328	340	354	368	382	396
648	260	274	290	306	322	336	352	368	384	400	414	430	446
700	280	296	314	330	348	364	380	398	414	432	448	464	482
720	288	306	322	340	358	374	392	408	426	444	460	478	496
800	320	340	358	378	396	416	436	454	474	492	512	532	550
900	360	382	404	424	446	468	490	512	532	554	576	598	620
1000	400	424	448	472	496	520	514	568	592	616	640	664	688
1100	440	466	492	520	546	572	598	624	652	678	704	730	756
1200	480	508	538	566	596	624	652	682	710	740	768	796	826
1300	520	552	582	614	644	676	708	738	770	800	832	864	894
1400	560	594	628	660	694	728	762	796	828	862	896	930	964
1500	600	636	672	708	744	780	816	852	888	924	960	996	1032
1600	640	678	716	756	794	832	870	908	948	986	1024	1062	1100

Uwaga: Robotnik, który pobiera np. K 2·20 dziennej płacy, może opłacać fundusz prowizyjny tylko od 70% zarobku, jest zatem tylko od płacy rocznej w wysokości K 562·10

funduszu prowizyjnego

kolejach państwowych.

w koronach według lat

23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
410	424	438	452	466	480	494	506	520	534	548	562	576
462	476	492	508	524	540	554	570	586	602	616	632	648
498	516	532	548	566	582	600	616	632	650	666	684	700
512	530	548	564	582	600	616	634	650	668	686	702	720
570	588	608	628	646	666	684	704	724	742	762	780	800
640	662	684	706	728	748	770	792	814	836	856	878	900
712	736	760	784	808	832	856	880	904	928	952	976	1000
784	810	836	862	888	916	942	968	994	1020	1048	1074	1100
854	884	912	940	970	998	1028	1056	1084	1114	1142	1172	1200
926	956	988	1020	1050	1082	1112	1144	1176	1206	1238	1268	1300
996	1030	1064	1098	1132	1164	1198	1232	1266	1300	1332	1366	1400
1068	1104	1140	1176	1212	1248	1284	1320	1356	1392	1428	1464	1500
1140	1178	1216	1254	1292	1332	1370	1408	1446	1484	1542	1562	1600

w funduszu prowizyjnym asekurowany. W razie sprowizyonowania po 30 latach otrzymuje K 494·65 rocznej prowizyi.

Tablica wymiaru pensyjnego

Tabela II.

Od płacy	Wymiar pensyjny											
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1100	440	466	492	520	546	572	598	624	652	678	704	730
1200	480	508	538	566	596	624	652	682	710	740	768	796
1300	520	552	582	614	644	676	708	738	770	800	832	864
1400	560	594	628	660	694	728	762	796	828	862	896	930
1600	640	678	716	756	794	832	870	908	948	986	1024	1062
1800	720	764	806	850	892	936	980	1022	1066	1108	1152	1193
2000	800	848	896	944	992	1040	1088	1136	1184	1232	1280	1328
2200	880	932	986	1038	1092	1144	1196	1250	1302	1356	1408	1460
2400	960	1018	1076	1132	1190	1248	1306	1364	1420	1478	1536	1594
2600	1040	1102	1164	1228	1290	1352	1414	1476	1540	1602	1664	1726
2800	1120	1188	1254	1322	1388	1456	1524	1590	1658	1724	1792	1860
3000	1200	1272	1344	1416	1488	1560	1632	1704	1776	1848	1920	1992
3200	1280	1356	1434	1510	1588	1664	1740	1818	1894	1972	2048	2124
3600	1440	1526	1612	1700	1786	1872	1958	2044	2132	2218	2304	2390
4000	1600	1696	1792	1888	1984	2080	2176	2272	2368	2464	2560	2656
4400	1760	1866	1972	2076	2182	2288	2394	2500	2604	2710	2816	2922
4800	1920	2036	2150	2266	2380	2496	2612	2726	2842	2956	3072	3188
5200	2080	2204	2330	2454	2580	2704	2830	2954	3078	3204	3328	3452
5600	2240	2374	2508	2644	2778	2912	3046	3180	3316	3450	3584	3718
6400	2560	2714	2868	3020	3174	3328	3482	3636	3788	3942	4096	4250
7000	2800	2968	3136	3304	3472	3640	3808	3976	4144	4312	4480	4648
7600	3040	3222	3404	3588	3770	3952	4134	4316	4500	4682	4864	5016
8000	3200	3392	3584	3776	3968	4160	4352	4544	4736	4928	5120	5312
9000	3600	3816	4032	4248	4464	4680	4896	5112	5328	5544	5760	5976

wszystkie stopnie płac urzędników i podurzędników

na c. k. austr. kolejach państw.

w koronach według lat													
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
756	784	810	836	862	888	916	942	968	994	1020	1048	1074	1100
826	854	884	912	940	970	998	1028	1056	1084	1114	1142	1172	1200
894	926	956	988	1020	1050	1082	1112	1144	1176	1206	1238	1268	1300
964	996	1030	1064	1098	1132	1164	1198	1232	1266	1300	1332	1366	1400
1100	1140	1178	1216	1254	1292	1332	1370	1408	1446	1484	1524	1562	1600
1238	1282	1324	1368	1412	1454	1498	1540	1584	1628	1670	1714	1756	1800
1376	1424	1472	1520	1568	1616	1664	1712	1760	1808	1856	1904	1952	2000
1514	1566	1620	1672	1724	1778	1830	1884	1936	1988	2042	2094	2148	2200
1652	1708	1766	1824	1882	1940	1996	2054	2112	2170	2228	2284	2342	2400
1788	1852	1914	1976	2038	2100	2164	2226	2288	2350	2412	2476	2538	2600
1926	1997	2060	2128	2196	2262	2330	2396	2464	2532	2598	2666	2732	2800
2064	2136	2208	2280	2352	2424	2496	2568	2640	2712	2784	2856	2928	3000
2202	2278	2356	2432	2508	2586	2662	2740	2816	2892	2970	3046	3124	3200
2476	2564	2650	2736	2822	2908	2996	3082	3168	3254	3340	3428	3514	3600
2752	2848	2944	3040	3136	3232	3328	3424	3520	3616	3712	3808	3904	4000
3028	3132	3238	3344	3450	3556	3660	3766	3872	3978	4084	4188	4294	4400
3302	3418	3532	3648	3764	3878	3994	4108	4224	4340	4454	4570	4686	4800
3598	3702	3828	3952	4076	4202	4326	4452	4576	4700	4826	4950	5076	5200
3852	3988	4122	4256	4390	4524	4660	4794	4928	5062	5196	5332	5464	5600
4404	4556	4710	4864	5018	5172	5324	5478	5632	5786	5940	6092	6246	6400
4816	4984	5152	5320	5488	5656	5824	5992	6160	6328	6496	6664	6832	7000
5228	5412	5594	5776	5958	6140	6324	6506	6688	6870	7052	7236	7418	7600
5504	5696	5888	6080	6272	6464	6656	6848	7040	7232	7424	7616	7808	8000
6192	6408	6624	6840	7056	7272	7488	7704	7920	8136	8352	8568	8784	9000

Tabela III. **dla służby,**

dla	Wymiar prowizyi											
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	przedstawiony w procentach											
służby	40^{00}	42^{40}	44^{80}	47^{20}	49^{60}	52^{00}	54^{40}	56^{80}	59^{20}	61^{60}	64^{00}	66^{40}
dla wdowy bezdzietnej	20^{00}	21^{20}	22^{40}	23^{60}	24^{80}	26^{00}	27^{20}	28^{40}	29^{60}	30^{80}	32^{00}	33^{20}
dla wdowy z 1 dzieci	24^{00}	25^{14}	26^{38}	28^{32}	29^{76}	31^{20}	32^{64}	34^{08}	35^{52}	36^{96}	38^{40}	39^{84}
dla wdowy z 2 dzieci	28^{00}	29^{68}	31^{36}	33^{04}	34^{72}	36^{40}	38^{08}	39^{76}	41^{44}	43^{12}	44^{80}	46^{48}
dla wdowy z 3 dzieci	32^{00}	33^{92}	35^{84}	37^{76}	39^{58}	41^{60}	43^{52}	45^{44}	47^{36}	49^{28}	51^{20}	53^{12}
dla wdowy z 4 dzieci	36^{00}	38^{16}	40^{32}	42^{48}	44^{64}	46^{80}	48^{96}	51^{12}	53^{28}	55^{44}	57^{60}	59^{76}
dla wdowy z 5 i więcej dzieci	40^{00}	42^{40}	44^{80}	47^{20}	49^{60}	52^{00}	54^{40}	56^{80}	59^{20}	61^{60}	64^{00}	66^{40}
sieroty 1	10^{00}	10^{60}	11^{20}	11^{80}	12^{40}	13^{00}	13^{60}	14^{20}	14^{80}	15^{40}	16^{00}	16^{60}
sieroty 2 i więcej	20^{00}	21^{20}	22^{40}	23^{60}	24^{80}	26^{00}	27^{20}	28^{40}	29^{60}	30^{80}	32^{00}	33^{20}

WYMIAR

Tabela IV. **dla służby,**

dla	Wymiar pensyjny											
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	przedstawiony w procentach											
służby	40^{00}	42^{40}	44^{80}	47^{20}	49^{60}	52^{00}	54^{40}	56^{80}	50^{20}	61^{60}	64^{00}	66^{40}
dla wdowy bezdzietnej	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}
dla wdowy z 1 dzieci	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}
dla wdowy z 2 dzieci	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{00}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{56}
dla wdowy z 3 dzieci	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}
dla wdowy z 4 dzieci	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}
dla wdowy z 5 i więcej dzieci	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{56}	66^{56}
sieroty 1	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}
sieroty 2 i więcej	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}

PROWIZYJNY

wdów i sierót

według lat													
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
podług ostatniej płacy													
68^{80}	71^{20}	73^{60}	76^{00}	78^{40}	80^{80}	83^{20}	85^{60}	88^{00}	90^{40}	92^{80}	95^{20}	97^{60}	100^{00}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40^{21}	40^{45}	40^{69}	40^{93}	41^{17}	41^{41}	41^{65}	41^{89}	42^{13}	42^{37}	42^{61}	42^{85}	43^{09}	43^{33}
47^{09}	47^{59}	48^{05}	48^{53}	49^{01}	49^{49}	49^{97}	50^{45}	50^{93}	51^{41}	51^{89}	52^{37}	52^{85}	53^{33}
53^{97}	54^{69}	55^{41}	56^{13}	56^{85}	57^{57}	58^{29}	59^{01}	59^{73}	60^{45}	61^{17}	61^{89}	62^{61}	63^{33}
60^{95}	61^{81}	62^{77}	63^{73}	64^{69}	65^{65}	66^{61}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}

PENSYJNY

wdów i sierót

według lat													
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
podług ostatniej płacy													
68^{80}	71^{20}	73^{60}	76^{00}	78^{40}	80^{80}	83^{20}	85^{60}	88^{00}	90^{40}	92^{80}	95^{20}	97^{60}	100^{00}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}
46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}
53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}
60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}
66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}

Uwaga.

W myśl § 12 statutów funduszu prowizyjnego, względnie § 13 statutów funduszu pensyjnego, wchodzi członek w prawa po 10-cioletniem należeniu.

Członkowi, który 5 lat należy do funduszu prowizyjnego lub pensyjnego, a który z powodu choroby lub też z powodu niewłasnowolnego uszkodzenia cielesnego, staje się niezdolnym do służby i spensyonowanym być musi, liczy się prowizya lub pensya za 10 lat.

Odnośnie do tabeli I., II., III. i IV. należy zauważyć, iż jeżeli prowizya względnie pensya urzędnika lub tegoż wdowy nie wynosi 800 K, podurzędnika lub tegoż wdowy 600 K, służby z roczną płacą lub tegoż wdowy 400 K, a służby z płacą miesięczną lub dzienną, albo ich wdów 300 K, natedy w myśl § 13 statutów funduszu prowizyjnego i § 14 statutu pensyjnego wchodzą w prawa nadzwyczajna prowizya lub pensya, odpowiadająca powyższemu wymiarowi.

W razie pobierania renty albo też innych bocznych poborów, otrzymują poszkodowani tylko zwyczajną prowizyę względnie pensyę.

Obliczenie funduszu prowizyjnego lub pensyjnego, odnośnie do Tabeli III. i IV. jest bardzo proste. Przykład: Wdowa po członku, który miał 14 lat praw i 1100 K pensyi, otrzymuje po jego śmierci K 272·80 ($1100 \times 24{\cdot}80\% =$ K 272·80); w tym wypadku, jeżeli nie pobierał

rentę, otrzyma nadzwyczajną prowizyę K 400, gdyby pobierał rentę tylko K 272·80.

Ta sama wdowa otrzymałaby, jeżeli jej mąż był członkiem 30 lat, K 366·63 prowizyi (1100 × 33·33 = 366·63), to znaczy pełnych 400 K, jeżeli nie pobiera renty.

Ogólne
w austryacko wę-

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
		Linie
C. k. austr. koleje państw.	K. K. St. B.	Ministeryum 11. Dyrekcyi
C. k. uprz. Tow. kolei Ausig-Teplic.	A. T. E.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. Tow. półn. kolei czeskich	B. N. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Uprz. kolej Busztechradzka	B. E. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej Grac-Köplach	G. K. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej półn. cesarza Ferdynanda	K. F. N. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. austr. kolej północno-zachodnia i południ. półn.	Ö. N. W. B. S. N. D. V. B.	Centralny zarząd Dyrekcya
Uprz. austr. węg. Tow. Kolei państwowych	St. E. G.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolei Wiedeń Aspang i Schneeberg . . .	E. W. A.	Rada zaw. Dyrekcya
		Linie wspólne
C. k. uprz. kolej Koszycko-Bogumińska	Ks. Od.	Dyrekcya
C. k. uprz. Tow. kolei połudn. (linia austr.)	S. B.	Rada zaw. Gen. Dyrekcya

wiadomości

gierskich kolejach.

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztowa osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
główne					
Wiedeń	11138	2304	5495	45529	41115
Cieplice	278	118	209	7146	1761
Praga	328	82	188	1923	1137
Praga	464	191	298	6921	3601
Wiedeń Grac	108	19	57	970	Urzędn. 16
Wiedeń	1422	555	1070	19714	10293
Wiedeń	1385	346	1001	7249	6514
Wiedeń	1392	494	1209	11029	7290
Wiedeń	132	33	131	352	500
z Węgrami					
Budapeszt	431	115	251	2776	1900
Wiedeń	1835	833	2035	15237	10681

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
Koleje lokalne		
Kolej lokalna Auspitz (w zarządzie kolei półn.)	A. L.	Rada zawiadowcza
C. k. uprz. czeska kolej komercyalna	B. E. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej Bozen-Meran	B. M. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Berneńskie tow. kolei lokalnych	B. L. G.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Towarz. tramwai parowych przedtem Kraus et C. . .	D. T. G.	Rada zaw. Dyrekcya
Kolej lokalna Insbruk-Hall	J. H.	Rada zaw. Kierow. ruchu
C. k. uprz. kolej doliny Kromieryża	K. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Kolej Morawsko-Ostrawska (Tow. berneńskich kolei lokalnych)	M. O. W.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Tow. kolei lokalnych Mori-Arco-Riva	M. A. R.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Kolej Mühlkreis	M. K.	Rada zaw. Kierow. ruchu
C. k. uprz. kolej lokalna Neutitschein	N. L. B.	Wydział nadz. Kierow. ruchu
Kolej doliny Pielach	P. B.	Rada nadz. Kierow. ruchu
Salcburskie tow. kolejowe i tramwajowe	S. E. T. G.	Rada nadz. Kierow. ruchu
Tow. kolei lokaln. Salzkammergut	S. L. G.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej lokalna Stauding-Stramberg	St. St. E. G.	Rada zaw. Kierow. ruchu

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.

z tramwajami

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
Berno	7		we własnym zarządzie		
		2	2	2	10
Wiedeń	193	21	56	274	285
Wiedeń	31	9	27	103	93
Berno Mor.-Ostr.	10	10	23	6	62
Wiedeń	42	30	103	28	134
Innsbruk	12	6	26	7	34
Linz	70	10	24	47	91
Berno Mor.-Ostr.	10	10	24	6	69
Bozen	24	4	11	28	36
Linz	58	5	14	35	41
Neu-titschein	8	3	5	4	13
Wiedeń St. Pölten	49	4	14	51	23
Salzburg	39	8	30	30	41
Salzburg	73	11	53	55	83
Wiedeń Stauding	18	6	12	121	79

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo

Koleje lokalne

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
Kolej doliny Steyer	St. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Kolej lokalna Stramberg-Wernsdorf	St. Wf.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Tow. akc. lok. kolei wiedeńskich	W. L.	Rada zaw. Kierow. ruchu

Koleje

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
Kolej Achensee	A. E.	Rada zaw. Dyrekcya
Tow. kolei Gaisberg	G. G.	Rada zaw. Dyrekcya
Tow. kolei Kahlenberg . . .	K. E. G.	Rada zaw. Dyrekcya

Koleje główne

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
Kolej Fünfkirchen-Bareser .	P. B. B.	Dyrekcya
Kolej Mohacs-Fünfkirchen .	M. P. B.	Dyrekcya ruchu
Kolej Raab-Ödenburg-Ebenfurth	R. Ö. E. E.	Zarząd. Dyrekcya ruchu
Królewsko-węg. koleje państwowe	M. A. B.	Dyrekcya
C. k. uprz. Tow. kolei południowych (linie węgierskie)	S. B. / D. B.	Dyrekcya ruchu

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.

z tramwajami

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
Steyr	48	5	27	74	39
Wiedeń Strammb.	8	2	3	10	9
Wiedeń	37	17 w. m. 13	34	243	145

zębate

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
Salzburg	6	4	7	6	15
Salzburg	5	5	6	2	23
Wiedeń	5	6	18	6	32

na Węgrzech

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
Budapeszt	68	9	29	173	personal węg. kol. państw.
Budapeszt	68	13	14	463	180
Budapeszt Ödenburg	219	23	66	273	411
Budapeszt	13936	2376	6450	48407	37747
Budapeszt	845	159	365	wspólne z liniami wschod.	1889

*

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
Koleje lokalne		
Połączone koleje Arad-Csanader	A. Cs. E. B.	Dyrekcya
Budapeszteńskie tow. akc. kolei lokaln.	B. L.	Generalna Dyrekcya
Kolej lokalna Budapeszt-St. Lörincz	B. Szt. L.	Dyrekcya
Kolej lokalna Eperies-Bartfa	E. B. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej lokalna Holicz-Göding	H. G. B.	Kierownictwo ruchu
Kolej lok. Keszthely-Balatou-St. Ghörghy	K. B. G. B.	Dyrekcya
Kolej Nagy-Karoly-Somkuti	N. K. S. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej Szamostal	Sz. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej Terret-Kovaszna . . .	T. K. B.	Dyrekcya
Kolej lok. Torontal	T. H. E. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej lokalna Ungthal . . .	U. B. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Koleje w terenie		
Bośniacko - Hercegowińskie koleje państw.	B. H. St.	Dyrekcya
C. k. kolej wojskowa Banialuka-Doberlin	K. u. K. M. B.	Dyrekcya

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
węgierskie					
Arad	391	37	53	1391	592
Budapeszt	74	20	68	40	203
Budapeszt	8	5	22	22	41
Budapeszt Bartfa	45	3	16	33	53
Budapeszt	3	pożyczają od kolei ces. Ferdynanda			
Keszthely	10	3	4	4	18
Budapeszt Nagy-Kar.	85	4	12	117	48
Deés	334	16	45	488	228
Kovaszna	6	1	2	20	9
Becskerek	403	26	106	341	412
Budapeszt Unghver	43	3	9	187	47
okupacyjnym					
Serajewo	669	120	183	1997	832
Banialuka	104	10	18	186	149

Oprócz tego zostają pod zarządem

Kolei państwowych:

Kolej lokalna Asch Rossbach
» » Beneschau-Wlaschim
» » Borki wielkie-Grzymałów
» Brüx-Lobositz
Bukowińskie koleje lokalne
Kolej lokalna Chabówka-Zakopane
» » Chrudim-Holitz
» » Delatyn-Kołomyja-Stefanówka
» » Deutschbrod-Saar
» » Dolina-Wygoda
» » Fehring-Fürstenfeld
Kolej Friaul
Kolej lokalna Fürstenfeld-Hartberg
Kolej Gaital
Kolej lokalna Gleisdorf-Weiz
» » Göpfritz-Gr. Sieghartz
Kolej Gurk
» Karlsbad-Johanngeorgenstadt
Kołomyjskie koleje lokalne
Kolej lokalna Kraków-Kocmyrzów
Kolej Lwów-Bełzec
Kolej lokalna Lwów-Janów
Mała kolej Łupków-Cisna
Kolej lokalna Morawski-Budwitz-Jamnitz
Morawska kolej zachodnia
Kolej Marienbad-Karlsbad
Kolej lokalna Mauthausen-Grein
» » Modřan Čercan
» » Mösel-Hüttenberg
Kolej doliny Muru
Kolej lokalna Nakři-Netolitz-Netolitz
Tow. nowych lokalnych kolei bukowińskich
Kolej lokalna Neuhaus-Neubistritz
» » Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz
Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne
Tow. kolei lokalnych Pinzgau
Kolej lokalna Plan-Tachau

Kolej lokalna Postelberg-Laun
» » Potscherad-Wurzmes
» » Rakonitz-Pladen-Petschau-Buchau
» » Rakonitz-Mlatz
» » Schlakenwerth-Joachimstal
» » Schwarzenau-Zwettl
» » Starkenbach-Rochlitz
» » Strakonitz-Březnitz-Rožmital
» » Strakonitz-Winterberg
» » Trzebinia Skawce
Kolej Unter-Drauburg-Wöllan
Niższo kraińskie koleje
Tow. kolei żel. Valsugana
Kolej lokalna Vöcklabruck-Kammer
» » Wels-Aschau i Wels-Unter-Rohr
Kolej Wippachtal
Kolej Wittmansdorf-Ebenfurth
Kolej lokalna Wodnan-Moldauthein
» » Wodnan-Prachatitz
» » Wodic-Selčan
» » Wolframs-Teltsch
Kolej doliny Ybbs
Kolej lokalna Zeltweg-Fohnsdorf
Kolej Zeltweg-Wolfsberg
Kolej lokalna Zwittau-Polička-Skutsch

Kolei południowej:

C. k. uprz. kolej Graz-Köflach
» » Leoben-Vordernberg
Kolej Wiedeń, Pottendorf-Wiener-Neustadt
Kolej lokalna Lublana-Wyższa Lublana
» » Radkersburg-Luttenberg
Styryjskie koleje krajowe
Kolej Übertscher.

Austr. kol. północno-zachodniej i niemiecko-południowo-północnej:

Kolej lokalna Castalowitz-Reichenau
» » Deutschbrod-Humpoletz
» » Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha

Kolej lokalna Kuttenberg
» » Melnik-Mšeno
» » Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Kolei cesarza Ferdynanda:

Kolej Ostrawa-Friedland
Kolej lokalna Saitz-Czeics-Göding.

Czeskiej kolei północnej:

Kolej lokalna Mšeur-Unter-Cetno.

Towarzystwa państw. kolei żelaznych:

Kolej lokalna Swolenowes-Smečna.

Kolei busztyhradzkiej:

Kolej lokalna Welchau-Wickwitz
» » Giesshübl-Sauerbrunn.

Koleje elektryczne:

Wiedeń, Biała-Bielsko, Czerniowce, Grac-Maria-Trost, Grac, Gmunden, Kraków, Lwów, Linc-Unfahr, Praga, Śmichow-Košiř, Belweder-Prag, Prag-Lieben-Wysočan, Reichenberg, Teplitz, Serajewo.

Ogół 16 kolej elektrycznych posiada 620 wozów i 4870 służby.

Uwaga: Wykazane cyfry wzięte są ze statystyki ministerstwa kolejowego za rok 1900.

Państwowe władze kolejowe.

---

a) **C. k. ministerstwo kolejowe** Wiedeń, I. Elisabethstrasse 9), J. E. **Wittek Henryk**, c. k. minister.

Biuro prezydyalne: Forster Zdenko, przewodniczący.

Prezydyalny oddział rachunkowy: Pacholik Piotr, kierownik.

Kancelarya prezydyalna: Heim Karol, dyrektor.

I. Sekcya: Sprawy ustawodawstwa kolejowego, koncesyj, służba finansowa i statystyczna. Szef Wrba Ludwik.

Departament 1. Agendy międzynarodowe i nadzorcze. Przewodniczący Miller Władysław.

Departament 2. Koncesye niższorzędnych kolei, urząd administracyjny kolei lokalnych. Przewodniczący Weeber August.

Departament 3. Oddział techniczny bezpieczeństwa kolei niższorzędnych. Kierownik Gottsleber Ferdynand.

Departament 9. Ogólne sprawy finansowe ministerstwa kolejowego, a w szczególności ruchu, sprawy podatkowe, kontrola dochodów. Przewodniczący Kann August.

Departament 11. Dozór państwowy nad kolejami prywatnemi pod względem finansowym, gwarancya i subwencyonowanie państwowe, sprawy budżetowe. Przewodniczący Buschman Hugo.

Departament 12. Statystyka kolejowa. Przewodniczący Kuranda Kamil.

II. Sekcya: Sprawy administracyjne i prawnicze kolejnictwa. Szef Haberer Teodor.

Departament 4. Budżet personalny zarządu kolei państwowych i sprawy personalne. Przewodniczący Mertens Dymitr.

Departament 5. Sprawy humanitarne i sanitarne. Przewodniczący Prini Jan.

Departament 6. Organizacya i ogólny zarząd. Przewodniczący Buschman Alfred. Biblioteka Krebs Otto. Muzeum Konta Ignacy. Archiwum Schlag Juliusz.

Departament 7. Sprawy administracyjno-prawnicze. Przewodniczący Rumler v. Aichenwehr Karol.

Departament 8. Sprawy prawnicze i należytościowe ruchu. Przewodniczący Hardt Emil.

Departament 10. Specyalne sprawy zarządu i humanitarne. Kierownik Roma v. Chyszów Stefan.

Departameut 13. Konkretne sprawy personalne. Przewodniczący Banhans Karol.

III. Sekcya: Sprawy komercyonalne kolejnictwa. Szef Liharzik Franciszek.

Departament 14. Taryfy państwowego ruchu ciężarowego (Wiedeń, XV. Mariahilferstrasse 132). Przewodniczący Buschman Maks.

Departament 15. Taryfy zagranicznego ruchu ciężarowego. Przewodniczący Schonka Franciszek.

Departament 16. Taryfy osobowe i pakunkowe i służby transportowej. Przewodniczący Röll Wiktor.

Departament 17. Reklamacye i zwroty. Kierownik Pichler v. Derben Edward.

IV. Sekcya. Sprawy techniczne kolejnictwa. Szef Pichler Maks.

Departament 18. Techniczna budowa konstrukcyj kolei państw. i pod zarządem państw. pozostających kolei prywatnych. Przewodniczący Doppler Adolf.

Departament 19. Utrzymanie sztreki i dozór nad budową. Przewodniczący Stane Alojzy.

Departament 20. Sprawy służby ruchu. Przewodniczący Pascher Karol.

Departament 21. Sprawy obsługi pociągów. Przewodniczący Marek Karol.

Departament 22. Sprawy zakładów elektrycznych i technicznej służby elektrycznej. Przewodniczący Leber Maksymilian.

Departament 23. Techniczna konstrukcya maszyn i służba w głównych warsztatach. Przewodniczący Schützenhofer Wiktor.

Departament 24. Sprawy wojskowe. Przewodniczący Kreyza Franciszek.

Ministeryalny departament rachunkowy. Przewodniczący Klimke Gustaw.

Kasa główna austr. kolei państw. Dyrektor Loos Edward, główny kontrolor Mellin Ludwik.

Ministeryalne biuro pomocnicze. Dyrektor Haselberger Jan.

C. k. Dyrekcya budowy kolei. Dyrektor Wurmb Karol.

Biuro taryfowe i obrachunkowe. Dyrektor Brill Ryszard.

Oddział dla budowy wiedeńskich kolei państwowych. Przewodniczący Bischoff Fryderyk.

Kierownictwo budowy wiedeńskich kolei państw. Przewodniczący Oelwein Artur.

b) Generalna Inspekcya

austryackich kolei państwowych, Wiedeń IX., Kaiser Franz-Josefs-Bahnhof.

Gerstel Gustaw, generalny inspektor.
Heindl Franciszek, zastępca.

Sekretaryat dla spraw prezydyalnych, personalnych, dyscyplinarnych, kas chorych i zakładu ubezpieczeń od wypadków. Przewodniczący Wraschtil Wilhelm.

Inspektoraty dla dozorowania kolei

pod względem techniczno-budowlanym.

Inspektorat A. 1. Dla dyrekcyi kolei państwowych: Wiedeń, Linz, Insbruk, Villach, Tryest, oraz dla kolei południowej, kolei Wiedeń-Aspang i dla linij lokalnych, połączonych z powyższemi przestrzeniami. Nadinspektor Werner Karol.

Inspektorat A. 2. Dla dyrekcyj kolei państwowych: Pilzno i Praga, oraz dla linij tow. austr. węg. kolei północno-zachodniej, południowo-północnej niemieckiej kolei, kolei busztichradzkiej, czeskiej kolei północnej i dla linij lokalnych, połączonych z powyższemi przestrzeniami. Nadinspektor Kramer Edward.

Inspektorat A. 3. Dla dyrekcyj kolei państwowych: Ołomuniec, Kraków, Lwów, Stanisławów, oraz dla linij kolei półn. cesarza Ferdynanda, Ostrawsko-Friedlandzkiej, Kaszowsko-Bogumińskiej i dla linij lokalnych, połączonych z powyższemi przestrzeniami. Nadinspektor Rybicki Stanisław.

Inspektorat A. 4. Dla agend techniczno-budowlanych, mających na celu jednolite traktowanie, względnie wymagające specyalnych wiadomości fachowych, jak mosty, wodociągi, zakłady elektrotechniczne i t. d. Nadinspektor Perner Franciszek.

Inspektoraty

dla dozorowania porządku i bezpieczeństwa ruchu.

Inspektorat B. I. Rajon tensam, co Inspektorat A. I. Nadinspektor Ballak Karol.

Inspektorat B. 2. Rajon tensam, co Inspektorat A. 2. Nadinspektor Persein Alojzy.

Inspektorat B. 3. Rajon tensam, co Inspektorat A. 3. Nadinspektor Michałowski Jarosław.

Inspektorat B. 4. Dla służby ruchu i warsztatów. Nadinspektor Heblinger Jakób.

Centralny urząd wozowy austr. kolei państwowej: (Wiedeń, Neubaugürtel, 14/16). Dyrektor Kempner Władysław, zastępca Horack Jan.

Dyrektor dla podróży dworskich: Klaudy Klaudiusz Aleksander.

c) Biuro kolejowe generalnego sztabu.

(Wiedeń, I. Am Hof, 14).

Szef: Backenheimer v. Backenheim, pułkownik.

d) Zakład ubezpieczenia od wypadków.

(Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen, Wien, I. Gauermanngasse, 2).

Przewodniczący: Zehetner Ferdynand, zastępca Rauscher Wilhelm.

e) Sąd rozjemczy zakładu ubezpieczenia od wypadków.

(Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstallt der österr. Eisenbahnen, Wien, VIII. Laudongasse 16).

Przewodniczący: Födransperg Henryk, zastępca Ratorp Alojzy i Cap Antoni.

f) Sąd rozjemczy kolejowy dla nieporozumień transportowych.

(Wiedeń, I. Wipplingerstrasse 34).

g) **Centralne biuro obrachunkowe dla kolei austr.**
(Wieden, IV. Technikerstrasse, 5).

Przewodniczący: Schiller Jan.

h) **Centralne biuro obrachunkowe dla kolei węgier.**
(Szegedyn, Szechenyi-Platz, 9).

Przewodniczący: Benedikt Franciszek.

Adresy organizacyjne.

Stowarzyszenie pomocy prawnej i ogólnozawodowe dla Austryi.

(Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich).

Przewodniczący: Józef Grüll, Wiedeń V/1, Postfach.

Centralny sekretaryat: Józef Tomschik, Wiedeń V/1, Postfach.

Sekretaryat dla Czech: Władysław Zapotocky, Zizkov obok Pragi, Havlickova ulica 47.

Sekretaryat dla Czech północnych (niemiecki): Franciszek Somitsch, Bodenbach.

Mąż zaufania dla Vorarlbergu: Franciszek Pechota, Bregenz, Schwanenstrasse, 573.

Mąż zaufania dla Tryestu: Józef Kopac, Triest, via Boschetto, 3.

Mąż zaufania dla Tyrolu południowego: Dr. Seweryn Kolmano, Tryest.

Adresy pism:

„Eisenbahner“ Wien, V/1, Postfach.

„Železnični zřizenec“, Žižkov, obok Pragi, ulica Hafiličkova, 47.

Kolejarz“, Lwów.

„Rdeči prapor“, Tryest, via Boschetto, 3.

„Batocio“, Trient.

Znaki i kolory wozów towarowych.

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Połączona kolej Arad-Csánad	A. Cs. E. V.	brunatno-czerwony
Kolej Alt-Damm-Colberg	A. D. C. E.	brunatno-czerwony
„ Anzin		szary
Koleje państw. badeńskie	Baden z herbem	ciemno-zielony
„ „ bawarskie	K. Bay Sts. B.	zielony
Koleje Bödeli	B. B.	brunatno-czerwony
Koleje państw. belgijskie	Etat Belge z lwem	bronzowy
„ lokalne bukowińskie	B. L. B.	srebrno-szary
Kolej busztychradzka .	B. E. B.	ciemno-zielony
„ północno-czeska .	B. N. B.	szaro-żelaz.
Koleje komercyonalne czeskie	K. K. priv. B. C. B.	szary
Kolej czeska zachodnia .	B. W. B.	szaro-żel.
„ Bozen-Meran . . .	K. K. priv. B. M. B.	zielony
„ warszawsko-wrocławska	B. W. E.	ciemno-zielony
Koleje państ. bułgarskie		szary
Kolej Chymay	Chimaj	brunatny
„ Dalsland	D. J. Sverige	brunatny
Koleje państw. duńskie	Korona i D. S. B.	brunatny zielony biały
Kolej Emmenthal	E. B.	ciemno szary
„ lokalna Eperies-Bartfaer	E. B V.	srebrno-szary

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Koleje alzacko-lotaryngskie	Els-Lothr	ciemno-szary
„ wschodnio-franc.	Est	ciemno-brunatny wzgl. ziel.
„ państw. „	Etat	szary
„ południowe „	Midi	szary, wzgl. czarny
„ północne „	Nord	szary
„ zachodnie „	Ouest	szary albo żółty
Kolej Fünfkirchen-Barcs	P. B. V.	srebrno-szary
„ Gattharda	G. B.	szary, biały albo bronzowo-czerwony
„ centralne belgij. .	G. C. B.	szary albo brunatny
„ Guidovie-Padova	G. C. V.	zielony
„ Götebor.-Halland	G. H. B. Sverige	brunatno-żółty
„ lok. Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha . .	Gr. P. W. A.	zielony
Koleje Helsingborg-Hessleholms	H. H. J. Sverige	czerwono-brunatny
Kolej Jura-Neuchatel	J. N.	szary
Kolej Jura-Limplon . .	J. S.	ołowiano-szary albo czerwono-brunatny
„ południowo-włoska sieć adryatycka . .	R. A. / Italia	czerwony
Kolej włoska morza Śródziemniego	S. F. J. / R. M.	ciemno-szary
Kolej półn. cesarza Ferdynanda	K. F. N. B.	szary albo szaro-brun.
Kolej Kaschau-Oderberg	Ks. Od.	srebrno szary
Koleje lokalne kołomyj.	K. L. B.	szary
Kolej Lwów-Bełzec . . .	E. L. B. T.	srebrno-szary
„ Ludwika	L. E. B.	szary
„ Langenthal-Huttwill	L. H. B. +	ciemo-szary

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Kolej Lüttich-Mastrich .	L. M.	szary
„ wojskowa Bania-luka-Doberlin	K. u. k. M. B.	ołowiano-szary
Kolej wielkoksiążęca meklenburgska Fryd.-Fr. .	Lloyd-Rostock M. F. F. E. Korona	czerwono-brunatny
Kolej Main-Neckar . . .	M. N. E.	oliwno-zielony
„ Mohacs - Fünfkirchen	M. P. V.	srebrno-szary
Central. kolej morawsko-szląska	M. S. C. B.	brunatny
Kolej północno-brabancko-niemiecka	N. B. D. S.	ołowiano-szary albo biały
Kolej nowobrandenbursko-Friedlandzka . . .	N. F. E.	czerwono-brunatny
Kolej Nagy-Kikinda-Nagy Becskerek	N. K. N. B. V. T.	szary
Kolej lokalna Neutitschein	N. L. B.	zielony albo szaro-brunatny
Centr. kolej niederladz.	Central	ciemno. niebieski
Koleje państwowe niederlandzkie	lewa strona: chorągiew czerwono-biało-niebieska z herbem; prawa strona: chorągiew z S. S. i Noordernet, Zuidernert albo Liègeois Limbourgois	ciemno-niebieski

*

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Koleje państwowe norwegskie	Korona K. B. Norge " K. F. B. " " M. B. " " E. H. B. " " H. S. B. " " E. H. B. " " N. H. J. " " S. B. "	szary
Otomańska kolej Salonika-Monastyr	*) C. F. O. S. M.	szary
Koleje wschodn. {sieć Konstantynopolit. / sieć Salonicka	*) C. O. Salonique	szary
Tow. austr. kolei lokal.	OE. L. E. G.	ciemno-zielony
Austr. kolej półn.-zachodnia	Ö. N. W. B.	zielony
Austr. koleje państwow.	K. k. St. B.	
Tow. austr. węg. kolei państwowej	St. E. G.	szary albo szaro-brunatny
Kolej obw. Osthavelländisch	O. H. K. B.	czerwony
Koleje państwowe oldenburgskie	Korona i Oldenburg	brunatno-czerwony
Kolej orleańska	P. O.	ciemno-brunatny
Kolej Parma-Suczawa .	F. P. S.	zielony
Koleje wastfalskie . . .	Pfalz. B.	
" państw. pruskie .	Orzeł z odznaką dyrekcyi	czerwono-brunatny
Kolej śródziemnomorska Paryż-Lyon	P. L. M.	szary
" Księcia Henryka .	Prinz Henri	szary albo czerwono-brunatny
Koleje rumuńskie	C. F. R.	szary
Kolej Reggio d'Emilia .	F. R. E.	jasno-szary
" Raab Oedenburg-Ebenfurt	R. Ö. E. B.	srebrno-szary
Kolej Reichenberg - Gablonz-Tannwald	R. G. T. E.	szary
Kolej lok. Reichenau-Solnitz	R. S. M. D.	zielony

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Kolej Val de Travers .	R. V. d. T.	szary
Centr. kolej szwajcarska	S. C. B.	szary, biały albo czerwony
Szwajcarska kolej północno-wschodnia	N. O. B.	szary
Szwajcar. kolej Seethal	S. T. B.	szary
Szwajcarska kolej południowo-wschodnia . .	S. O. B.	szary
Koleje państ. serbskie .	C. E. S.	ciemno-szary
Tow. kolei południowej	S. B. / D. V.	srebrno-szary
Kolej Santhia Biella . .	S. F. T.	jasno-szary
Koleje państ. szwedzkie	Korona S. J Sverige	czerwono-brunatny albo szaro-biały
Kolej Sihl-Thal	Sihl-T. B.	szary
„ Skane-Halland . .	S. H. J. Sverige	czerwono-brunatny
Niemieckie południ.-półn. koleje	S. N. D. V. B.	zielony
Kolej Stargard-Cüstriner	St. C. E.	czerwono-brunatny
Koleje lok. styryjskie . .	St. C. E. Herb B.	srebrno-szary
„ „ Stauding-Stramberg	St. St. E. B.	zielony albo szaro-brunatny
Tow. kolej Veneta . . .	S. V.	zielony
Kolej lokalna Toroutol .	T. H. E. V.	szary
„ Thurnsee	T. S. B.	szary
„ Toess-Tal	T. T. B.	szary

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Koleje państ. węgierskie:		
Sieć centralna . . .	M. A. V.	ciemno-szary
Linia Sunia-Broder	M. A. V. / S. B	ciemno-szary
„ Sissek-Doberlin	M. A. V. / Sz. D.	ciemno-szary
Kolej Werona-Caprino .	F. V. C.	ciemno-szary
„ Valle-Seriana . .	F. V. S.	ciemno-zielony
Połączone koleje szwajcarskie	V. S. B.	zielony albo czerwony
Kolej Wismar-Karczo .	W. K. E.	ciemno-zielony
„ Warsz.-wiedeńska	W. W.	czerwono-brunatny
„ Wiedeń - Pottendorf-Wiener-Neustadt	W. P. B.	srebrno-szary
Kolej Wiedeń-Aspang .	K. K. pr. E. W. A.	ciemno-szary
Koleje państwowe wirtemberskie	K. W. St. E	zielony
Kolej Weimar-Gera . .	Weimar-Gera	czerwono-brunatny
„ Werra	Werra E.	zielony albo czerwono-brunatny

Podatek osobisto-dochodowy

Podatek osobisto-dochodowy wynosi rocznie przy dochodzie:

Stopień	od więcej niż	do włącznie	Podatek	
	koron		K	h
1	1200	1250	7	20
2	1250	1300	8	—
3	1300	1350	8	80
4	1350	1400	9	60
5	1400	1500	10	80
6	1500	1600	12	—
7	1600	1700	13	60
8	1700	1800	15	20
9	1800	1900	16	80
10	1900	2000	18	40
11	2000	2200	20	—
12	2200	2400	24	—
13	2400	2600	28	—
14	2600	2800	32	—
15	2800	3000	36	—
16	3000	3200	40	—
17	3200	3400	44	—
18	3400	3600	48	—
19	3600	3800	54	—
20	3800	4000	60	—
21	4000	4400	68	—
22	4400	4800	78	—
23	4800	5200	88	—
24	5200	5600	98	—
25	5600	6000	110	—
26	6000	6600	124	—
27	6600	7200	142	—
28	7200	7800	160	—
29	7800	8400	180	—
30	8400	9200	202	—

Przeciętna waga wozów na c. k. kolei państwowej.

Oznaczenie wozu: Gatunek	Oznaczenie wozu: Seria	Ilość osi 2 (Waga wozu w tonach)	3	4
a) **Wozy osobowe.**				
Wozy przedziałowe (Coupe-Wag.)	A, AB, ABC, B	9·0	.	.
	BC, C	8·0	.	.
Wozy komisyjne (Aussichtswag.)	Ar, ABr	9·0	.	.
Bezpośrednie wozy dla kolei lokalnych (Interkommunikationswagen für Lokal- u. Sekundärzüge	Ai, ABi, Bi	10·5	.	.
	BCi	11·5	.	.
	Ci	10·0	.	.
	BCi, Ci (Typ kolei lokalnych)	8·5	.	.
	As, ABs, ABCs, ACS, BS, BCs, Cs	7·5	.	.
	Bu	10·5	.	.
	Cu	10·0	.	.
Bezpośrednie wozy dla pociągów pospiesznych (Interkommunikationswagen für Schnellzüge)	Aa	.	.	34·0
	ABa	.	.	32·0
	Ba	.	.	33·5
	Ca	.	.	30·5

Bezpośrednie wozy dla pociągów pospiesznych (Interkommunikationswagen für Schnellzüge) . .	A^e, B^e, AB^o, ABC^e	13·0	17·0	.
	BC^e, C^e	12·0	16·0	.
b) **Wozy ciężarowe.**				
Mały konduktorski wóz (kleine Conduct.-Wagen)	D	9·0	.	.
Duży konduktorski wóz (grosse Condukt.-Wagen)	D^c	10·0	15·5	.
Kombinowany wóz osobowy, pocztowy, pakunkowy i dla konduktora pocztowego	BF, CF, CD, BCD^e	8·5	.	.
	DF, Fk	10·0	.	.
	CF^e, DB^e	.	15·5	.
	CD^u	11·0	.	.
Ambulans pocztowy	F	10·0	18·0	.
» » z pojedyn. osiami	Fa	.	.	18·0
» » ze sztel. obrotow.	Fa	.	.	32·0
Wozy towarowe kryte	G, G^d, G^h, G^t, G^r, G^{rt}, G^S, G^{sd}, G^t,	7·0	.	.
	Gsm	7·5	.	.
Kryte wozy ciężarowe duże	Gg	8·0	.	.
» » » »	G^e, G^{de}, G^{ge}	9·0	.	.
» » » »	G^{eg}	10·5	.	.
» » » »	Ga	.	.	18·0
» » » »	Gag	.	.	13·0

(Ciąg dalszy str. 218).

Oznaczenie wozu		Ilość osi		
Gatunek	Serya	2	3	4
		Waga wozu w tonach		
Koniarki	H, Ha	6·5	.	.
Lory (Plateau u. Schemelwagen)	I, In, Int, Ir, Is, Ih	5·5	7·0	.
	Ihe, Ine, Ie, Ikh, Ik	7·5	.	.
	Ia, Ina	.	.	12·5
Węglarki, koksiarki, wapniarki, kruszcowe	K, Kc, Kk, Km, Kz z drewnianą skrzynią	6·0	.	.
	Kz z żelazną skrzynią	7·0	.	.
Węglarki wielkie	Ke	8·0	.	.
» drzewne	Kh	6·5	.	.
Wolarki	L	6·0	.	.
Świniarki małe	M	7·5	.	.
» duże	Me	11·5	.	.

Uwaga. Wozy kolei obcych, dworskie, salonki, komisyjne, inspekcyjne, jak również wozy specyalne (do spania, restauracyjne, dla piwa, mięsa, rezerwoarowe, stahiłki do ogrzewania parą, wozy do armat) mają wagę wykazaną na wozach.

Zasady cen regie.

Zarząd kolejowy	poc. osobowy			poc. posp.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	w hal. od osoby i kilom.					
A. T. B....						
K. F. N. B.	1·5	1·0	0·5	1·5	1·0	0·5
K. k. St. B.						
B. E. B....	1·5	1·0	0·5	.	.	.
B. N. B. ..	1·5	1·0	0·5	2·0	1·5	1·0
Bośn. Herc. St. B.....	1·6	1·2	0·8	.	.	.
B. M. B....	2·0	.	1·0	.	.	.
B. E. B....	3·2	1·6	0·8	3·2	1·6	0·8

Zarząd kolejowy	poc. osobowy			poc. posp.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	w hal. od osoby i kilom.					
K. Od. B. ö. L.....	3·0	1·5	0·8	3·0	1·5	0·8
K. k. Mil. B.	1·8	1·2	0·6	.	.	.
Ö. N. W. B.	2·0	1·2	0·7	2·5	1·5	1·0
St. E. G...	1·5	1·0	0·5	2·0	1·5	1·0
Kolej połud.	1·8	0·9	0·6	2·7	1·35	0·9
E. W. A...	2·0	1·5	1·0	.	.	.
Schneeberg.	50% zwykł. cen			.	.	.
D. D. S. G.	1/5 zwykłej ceny			.	.	.

Przepisy pocztowe.

I. Opłata za listy wynosi:

W miejscu nadania i do miejscowości należących do okręgu doręczeń poczty nadawczej do wagi 20 gramów .... 6 h.

Zaś nad 20 do 250 gramów.............. 12 „

Do wszystkich innych miejscowości Austryi, Węgier, Bośni i Hercegowiny, Niemiec do wagi 20 gramów.................. 10 „

A nad 20 do 250 gramów .... 20 „

Do innych państw w Europie, do zaeuropejskich krajów za każde 15 gramów lub część tychże .... 25 „

Do Szwajcaryi za każde 20 gramów ...... 25 „

II. Opłata za karty korespondencyjne.

W miejscu i do wszystkich miejscowości w Austryi, Węgrzech, Bośni i Hercegowinie, tudzież w Niemczech i Czarnogórze za pojedynczą .... 5 „

Za podwójną kartę zaś (tj. za kartę z opłaconą odpowiedzią) .... 10 „

Do innych państw w Europie i do zaeuropejskich za pojedynczą .... 10 „

Za podwójną kartę zaś .... 20 „

III. Opłata za druki.

Wynosi do wszystkich miejsc w Austryi, Węgrzech, Bośni, Hercegowiny i Niemczech:

	do 50 gramów	....	3 h.
nad 50 do 100	„	....	5 „
„ 100 „ 250	„	....	10 „
„ 250 „ 500	„	....	20 „
„ 500 „ 1 kilograma		....	30 „

Do innych krajów w Europie i do zaeuropejskich za każde 50 gramów 5 h.

IV. Opłata za próbki (towarów).

Należy się w Austryi, Bośni, Hercegowinie i w Niemczech do wagi 250 gr. 10 h., nad 250 do 350 gramów 20 h.

Do innych krajów Europy za każde 50 gramów 5 h., najmniej jednak 10 h.

V. Opłaty za przekazy.

Blankiet przekazowy kosztuje 2 h., zaś należytości za przekaz wynoszą: w Austryi i do Węgier do 20 kor. 10 h., nad 50 do 100 kor. 20 h., nad 100 do 300 kor. 40 h., nad 300 do 600 kor. 60 h., nad 600 do 1000 kor. 1 kor.

VI. Zlecenie (mandaty pocztowe).

Blankiet na zlecenie kosztuje 2 h., zaś na zlecenie pobiera się:

a) opłatę listową wraz z należytością rekomendacyjną, jak za każdy inny list polecony;

b) w razie ściągnięcia 10 h., za każdy dokument (pozycyę) i nadto należytość za przesłanie ściągniętej kwoty przekazem poczt.

Należytość ad a) płaci nadawca listu ze zleceniem z góry, należytość ad b) ściąga się z inkasowej sumy.

Za zwrot nieopłaconego zlecenia (dokumentu) lub za wysłanie dokumentu do innego adresata, nic się nie należy.

VII. Pakiety bez podanej wartości.

Opłata za pakiety bez podanej wartości, wymierza się na podstawie odległości między miejscem nadania i przeznaczenia, a nadto podług wagi, a to:

do wagi 5 kilogramów

a) na odległość do 10 geogr. mil (I. strefa) 30 h.
b) na dalszą odległość .... 60 „

IX. Listy pieniężne i inne przesyłki (w Austryi) z podaną wartością.

Za przesyłki z podaną wartością pobiera się oprócz t. zw. porta, także należytość asekuracyjną (od wartości) jakoto:

a) Porto:

I. za listy bez różnicy wagi do 10 mil geogr.
I. strefa .... 24 h.
na dalszą odległość .... 48 „

b) Należytość asekuracyjna (bez różnicy oddalenia) do kwoty 100 koron włącznie 6 h., a dalej za każde 300 kor. lub część tychże po 6 h., najmniej jednak 12 h. od jednej przesyłki (listu lub pakietu).

Przepisy telegraficzne.

Telegramy lokalne.

Za każde słowo aż do 15 liter, albo 5 liczb 2 h, najmniej jednak 40 h.

Telegramy zamiejscowe.

W Austro-Węgrzech, Bośni, Hercegowinie, w Niemczech i w Księstwie Lichtenstein za każde słowo aż do 15 liter, albo 5 liczb 6 h., najmniej jednak 60 h.

Za posłańca dopłaca się 80 h.

Telegramy zagraniczne.

Taksa za każdy telegram 60 h., oprócz należytości od słowa, które są rozmaite.

Skala stemplowa

dla monarchii Austryo-Węgierskiej.

Skala I.

Weksle i asygnaty kupieckie.

nad	do K	K. h.
	150	—·10
150	300	—·20
300	600	—·40
600	900	—·60
900	1.200	—·80
1200	1.500	1·00
1.500	1.800	1·20
1.800	2.100	1·40
2.100	2.400	1.60
2.400	2.700	1·80
2.700	3.000	2·—
3.000	6.000	4·—
6.000	9.000	6·—
9.000	12.000	8·—
12.000	15.000	10·—
15.000	18.000	12 —
18.000	21.000	14·—
21.000	24.000	16·—

i t. d., za każde następne 3.000 K o 2 K więcej, licząc kwoty nieprzenoszące 3.000 za pełne.

Skala II.

Kwity i dokumenty w sprawach prawnych

nad	do K	K. h.
	40	—·14
40	80	—·26
80	120	—·38
120	200	—·64
200	400	1·26
400	600	1·88
600	800	2·50
800	1.600	5·—
1.600	2.400	7·50
2.400	3.200	10 —
3.200	4.000	12·50
4.000	4.800	15·—
4.800	6.400	20·—
6.400	8.000	25·—
8.000	9.600	30·—
9.600	11.200	35·—
11.200	12.800	40·—
12.800	14.400	45·—

Nad 16.000 K każde 800 K o 2 K 50 h. więcej, licząc kwoty niżej 800 K za pełne.

Skala III.

Ugody pożyczkowe kontrakty służbowe i kwity za wygrane loteryjne.

nad	do K	K. h.
	20	—·14
20	40	—·26
40	60	—·38
60	100	—·64
100	200	1·26
200	300	1·88
300	400	2·50
400	800	5.—
800	1.200	7·50
1.200	1.600	10·—
1.600	2.000	12·50
2.000	2.400	15·—
2.400	3.200	20·—
3.200	4.000	25·—
4.000	4.800	30·—
4.800	5.600	35·—
5.600	6.400	40·—
6.400	7.200	45·—

Nad 8.000 K każde dalsze 400 K o 2 K 50 h. więcej, licząc kwoty niżej 400 K za pełne

DZIENNICZEK

na rok 1904.

Styczeń

1. Piątek.

2. Sobota.

3. Niedziela.

4. Poniedziałek.

5. Wtorek.

6. Środa.

7. Czwartek.

8. Piątek.

9. Sobota.

10. Niedziela.

11. Poniedziałek.

12. Wtorek.

13. Środa.

14. Czwartek.

15. Piątek.

16. Sobota.

17. Niedziela.

18. Poniedziałek.

19. Wtorek.

20. Środa.

21. Czwartek.

22. Piątek.

23. Sobota.

24. Niedziela.

25. Poniedziałek.

26. Wtorek.

27. Środa.

28. Czwartek.

29. Piątek.

30. Sobota.

31. Niedziela.

1. Poniedziałek.

2. Wtorek.

3. Środa.

4. Czwartek.

5. Piątck.

6. Sobota.

7. Niedziela.

8. Poniedziałek.

9. Wtorek.

10. Środa.

11. Czwartek.

12. Piątek.

13. Sobota.

14. Niedziela.

15. Poniedziałek.

16. Wtorek.

17. Środa.

18. Czwartek.

19. Piątek.

20. Sobota.

21. Niedziela.

22. Poniedziałek.

23. Wtorek.

24. Środa.

25. Czwartek.

26. Piątek.

27. Sobota.

28. Niedziela.

29. Poniedziałek.

1. Wtorek.

2. Środa.

3. Czwartek.

4. Piątek.

5. Sobota.

6. Niedziela.

7. Poniedziałek.

8. Wtorek.

9. Środa.

10. Czwartek.

11. Piątek.

12. Sobota.

13. Niedziela.

14. Poniedziałek.

15. Wtorek.

16. Środa.

17. Czwartek.

18. Piątek.

19. Sobota.

20. Niedziela.

21. Poniedziałek.

22. Wtorek.

23. Środa.

24. Czwartek.

25. Piątek.

26. Sobota.

27. Niedziela.

28. Poniedziałek.

29. Wtorek.

30. Środa.

31. Czwartek.

1. Piątek.

2. Sobota.

3. Niedziela.

4. Poniedziałek.

5. Wtorek.

6. Środa.

7. Czwartek.

8. Piątek.

9. Sobota.

10. Niedziela.

11. Poniedziałek.

12. Wtorek.

13. Środa.

14. Czwartek.

15. Piątek.

16. Sobota.

17. Niedziela.

18. Poniedziałek.

19. Wtorek.

20. Środa.

21. Czwartek.

22. Piątek.

23. Sobota.

24. Niedziela.

25. Poniedziałek.

26. Wtorek.

27. Środa.

28. Czwartek.

29. Piątek.

30. Sobota.

1. Niedziela.

2. Poniedziałek.

3. Wtorek.

4. Środa.

5. Czwartek.

6. Piątek.

7. Sobota.

8. Niedziela.

*

9. Poniedziałek.

10. Wtorek.

11. Środa.

12. Czwartek.

13. Piątek.

14. Sobota.

15. Niedziela.

16. Poniedziałek.

17. Wtorek.

18. Środa.

19. Czwartek.

20. Piątek.

21. Sobota.

22. Niedziela.

23. Poniedziałek.

24. Wtorek.

25. Środa.

26. Czwartek.

27. Piątek.

28. Sobota.

29. Niedziela.

30. Poniedziałek.

31. Wtorek.

1. Środa.

2. Czwartek.

3. Piątek.

4. Sobota.

5. Niedziela.

6. Poniedziałek.

7. Wtorek.

8. Środa.

9. Czwartek.

10. Piątek.

11. Sobota.

12. Niedziela.

13. Poniedziałek.

14. Wtorek.

15. Środa.

16. Czwartęk.

17. Piątek.

18. Sobota.

19. Niedziela.

20. Poniedziałek.

21. Wtorek.

22. Środa.

23. Czwartek.

24. Piątek.

25. Sobota.

26. Niedziela.

27. Poniedziałek.

28. Wtorek.

29. Środa.

30. Czwartek.

1. Piątek.

2. Sobota.

3. Niedziela.

4. Poniedziałek.

5. Wtorek.

6. Środa.

7. Czwartek.

8. Piątek.

9. Sobota.

10. Niedziela.

11. Poniedziałek.

12. Wtorek,

13. Środa.

14. Czwartek.

15. Piątek.

16. Sobota.

17. Niedziela.

18. Poniedziałek.

19. Wtorek.

20. Środa.

21. Czwartek.

22. Piątek.

23. Sobota.

24. Niedziela.

25. Poniedziałek.

26. Wtorek.

27. Środa.

28. Czwartek.

29. Piątek.

30. Sobota.

31. Niedziela.

Sierpień

1. Poniedziałek.

2. Wtorek.

3. Środa.

4. Czwartek.

5. Piątek.

6. Sobota.

7. Niedziela.

8. Poniedziałek.

9. Wtorek.

10. Środa.

11. Czwartek.

12. Piątek.

13. Sobota.

14. Niedziela.

15. Poniedziałek.

16. Wtorek.

17. Środa.

18. Czwartek.

19. Piątek.

20. Sobota.

21. Niedziela.

22. Poniedziałek.

23. Wtorek.

24. Środa.

25. Czwartek.

26. Piątek.

27. Sobota.

28. Niedziela.

29. Poniedziałek.

30. Wtorek.

31. Środa.

1. Czwartek.

2. Piątek.

3. Sobota.

4. Niedziela.

5. Poniedziałek.

6. Wtorek.

7. Środa.

8. Czwartek.

9. Piątek.

10. Sobota.

11. Niedziela.

12. Poniedziałek.

13. Wtorek.

14. Środa.

15. Czwartek.

16. Piątek.

17. Sobota.

18. Niedziela.

19. Poniedziałek.

20. Wtorek.

21. Środa.

22. Czwartek.

23. Piątek.

24. Sobota.

25. Niedziela.

26. Poniedziałek.

27. Wtorek.

28. Środa.

29. Czwartek.

30. Piątek.

1. Sobota.

2. Niedziela.

3. Poniedziałek.

4. Wtorek.

5. Środa.

6. Czwartek.

7. Piątek.

8. Sobota.

9. Niedziela.

10. Poniedziałek.

11. Wtorek.

12. Środa.

13. Czwartek.

14. Piątek.

15. Sobota.

16. Niedziela.

17. Poniedziałek.

18. Wtorek.

19. Środa.

20. Czwartek.

21. Piątek.

22. Sobota.

23. Niedziela.

24. Poniedziałek.

25. Wtorek.

26. Środa.

27. Czwartek.

28. Piątek.

29. Sobota.

30. Niedziela.

31. Poniedziałek.

1. Wtorek.

2. Środa.

3. Czwartek.

4. Piątek.

5. Sobota.

6. Niedziela.

7. Poniedziałek.

8. Wtorek.

9. Środa.

10. Czwartek.

11. Piątek.

12. Sobota.

13. Niedziela.

14. Poniedziałek.

15. Wtorek.

16. Środa.

17. Czwartek.

18. Piątek.

19. Sobota.

20. Niedziela.

21. Poniedziałek.

22. Wtorek.

23. Środa.

24. Czwartek.

25. Piątek.

26. Sobota.

27. Niedziela.

28. Poniedziałek.

29. Wtorek.

30. Środa.

1. Czwartek.

2. Piątek.

3. Sobota.

4. Niedziela.

5. Poniedziałek.

6. Wtorek.

7. Środa.

8. Czwartek.

9. Piątek.

10. Sobota.

11. Niedziela.

12. Poniedziałek.

13. Wtorek.

14. Środa.

15. Czwartek.

16. Piątek.

17. Sobota.

18. Niedziela.

19. Poniedziałek.

20. Wtorek.

21. Środa.

22. Czwartek.

23. Piątek.

24. Sobota.

25. Niedziela.

26. Poniedziałek.

27. Wtorek.

28. Środa.

29. Czwartek.

30. Piątek.

31. Sobota.

Spis rzeczy.

Str.

Kalendaryum i tabele turnusowe 8
Rok w oświetleniu kolejarza 33
Ułatwienia jazdy 65
Przepisy egzaminacyjne 78
Kolejarz przed sądem 133
Ciągnienie losów 142
Tabela do obliczania rent 146
Fundusz pensyjny i prowizyjny 148
Ogólne wiadomości o kolejach 158
Państwowe władze kolejowe 169
Adresy organizacyjne 175
Znaki i kolory wozów towarowych . . 177
Podatek osobisto-dochodowy 183
Przeciętna waga wozów 184
Zasady cen regie 187
Przepisy pocztowe i telegraficzne . . . 188
Skala stemplowa 192
Dzienniczek na cały rok 193